2019年12月20日発行・発売　(毎月20日発行・発売)　第36巻444号／1995年2月16日第三種郵便物認可

BiCYCLE CLUB

www.bicycleclub.jp
バイシクルクラブ No.418
2



特別付録1
フルクラム ロゴ入り
フリースネックウォーマー

フォーム改善のための
筋トレお手軽メニュー

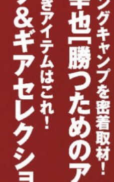
冬に作る
走れるカラダ

ツーリングの達人に聞く!
バイクパッキング入門

ジャパンバイシクルルート実走調査③
ビワイチ

トレーニングキャンプを密着取材!
新城幸也[勝つためのアドバイス]

今買うべきアイテムはこれ!
バイク&ギアセレクション2020



特別付録2
フルクラム
ホイールカタログ
2020

for tasty life

BiCYCLE CLUB

●デジタル版には、表紙画像や目次に掲載している記事、画像、広告、付録が含まれない場合があります。
●掲載情報は原則として奥付に表記している発行時のものです。

以上をご理解の上、ご利用ください。

BiCYCLE CLUB










DE ROSA
HTTP://WWW.DEROSA.JP
DE ROSA
NICHINAO

IDOL

IDOLはKINGとともにDE ROSAカーボンフレームの歴史を支えてきた重要なモデルです。初代IDOLはイタリア人の名クライマーであるステファノ・ガルッゼリとともに一時代を築き、また、どの時代においても、カーボンのミッドレンジを担う重要なモデルでありました。2020モデルとして、6年の歳月を経てフルモデルチェンジが行われたIDOL。このフレームもデザインはキープコンセプトで、美しい弓なりのトップチューブをもつシルエットは、IDOLの伝統として引き継がれました。シンプルな曲線と直線が紡ぐフレームは、随所に複雑かつ美しく優雅な造形を隠し持ち、また、その細部には色香が漂います。性別や世代を問わず、多くのサイクリストがこのロードバイクを伴侶として迎え入りたい衝動に駆られるはずです。プレーンなグラフィックをベースに、フォークとチェーンステー内側の差し色をシートポストと同色にペイントすることで、各フレームカラーが持つ個性を際立たせ、選ぶカラーによって、まるで違うバイクのような印象を与えます。その走りにクセはなく、高い負荷にどこまでも応える剛性感と、疲れにくい乗り心地が自慢のバイクであることも“IDOL”の名を持つバイクの伝統。ヒルクライムからロングライドまでマルチに使えるオールラウンダーで、最初のディスクブレーキロードバイクとしても間違いのない選択です。また、新しいIDOLもFSAのACR Systemを採用することにより、全てのワイヤーをフレームに内蔵。トレンドとデザイン性、そして機能性を高いレベルでバランスしたモデルに仕上がりました。

IDOLは完成車販売とフレーム単体販売からお選びいただけます。
完成車の仕様はコンポーネントにSHIMANO 105（R7000）11speed、ホイールにSHIMANO WH-RS170を装備します。

完成車/フレーム販売モデル

サイズ	43・46・48・51・53・56
カラー	White Red Ruby Grey Matt

完成車価格	本体価格 ¥**430,000**（税別）
フレーム価格	本体価格 ¥**298,000**（税別）



FELT

BICYCLES / CALIFORNIA

弱虫ペダルサイクリングチーム 唐見実世子選手が Jフェミニンツアーを FELTで3連覇



2019年11月2日、最終戦となるJBCF 幕張新都心クリテリウムを、弱虫ペダル サイクリングチームの唐見 実世子選手が2位フィニッシュ。これで、Jフェミニンツアー（国内女子ツアー）で4連覇を達成。フェルトのバイクを駆って3連覇となりました。唐見選手は2004年のアテネを走り、イタリアのトップチームに所属した、女子ロードレース界のレジェンド。2007年に引退したものの2016年に現役復帰し、45歳での偉業を達成しました。その唐見選手は愛車のFRを「掛かりが良い絶妙な踏みやすさと、シャキシャキと速いパワー伝達を両立した優等生バイク」と評します。唐見選手を支えるFRに派手なギミックは存在しませんが、緻密な設計に基づくフレーム形状とカーボンレイアップがライダーのパワーを余すことなく推進力に変換します。特に目に見えないカーボンレイアップは、他社よりも薄い75FAW以下のカーボンシートを、大きさ、形状、モジュラス、方向を細かく指定して積層。薄いシートを多く重ねるため、作業工程はグレードにより他社の数倍から10倍になりますが、フェルトが目指す「Fast, Light, Smooth」なバイクを完成させるためには欠かせません。Feltのこだわりは唐見選手のさらなる活躍を支え続けます。

弱虫ペダル サイクリングチーム

コスト度外視のフラッグシップ。唐見選手メインバイク

FR FRD | Ultimate | Frame

フレーム：UHC Ultimate + TeXtreme カーボン
ブレーキ：ディスクかリムを選択可能
598,000円（税抜）



TeXtreme®カーボン採用プロモデル。唐見選手サブバイク



FR | Advanced | 105



FR | Advanced | Ultegra



FR | Advanced | Ultegra Di2

FR | Advanced

フレーム：UHC Advanced + TeXtreme カーボン（510mm/塗装込/小物込：920g）
FR | Advanced | 105　288,000円（税抜）　SHIMANO 105 油圧式ディスク
FR | Advanced | Ultegra　468,000円（税抜）　SHIMANO Ultegra 油圧式ディスク
FR | Advanced | Ultegra Di2　598,000円（税抜）　SHIMANO Ultegra Di2 油圧式ディスク

インプレ記事はコチラ

地球を楽しくしたい
RITEWAY PRODUCTS JAPAN
日本販売元 ライトウェイプロダクツジャパン株式会社
171-0022 東京都豊島区南池袋 3-18-34 池袋シティハイツ 102

製品の詳細・レビューは web ページでチェック
www.riteway-jp.com　FELT FR

CONTENTS No. 418

1
cover photo : Tomoharu Hirose
cover design : Hyangmi Kim



今月の表紙

辻善光の「走れるカラダ」作りが今号の大特集に!

今月の表紙はもとプロレーサーの辻善光さん。辻さんは今でこそスプリンター体形だが、自転車に打ち込み始めた高校時代はガリガリにやせていたという。「169㎝で53㎏しかなかったんです。自分は完全にヒルクライマーだと思っていました。でも自分の弱い部分を克服しようと、腕立てやスクワットをしていうるちに、だんだん筋肉がついてきました。プロとしてマトリックスに入団してから上りのレースをこなしながらトラックレースにも取り組んでいました。でも体重が増えて上れなくなり伸び悩んでいたときに、スプリンターとして僕の下で走らないか、と栗村修さんから声をかけていただき、ブリッツェンで走ることになりました」。すぐにツールド熊野でステージ優勝し、クリテリウムを中心にスプリンターとして大活躍。そんな辻さんのカラダ作りが今号の大特集に。必見です。ちなみに左写真は、最近似ていると言われる「弱ペダ」の泉田塔一郎のキメポーズ。アブ!


TOPEAK
BUILT FOR ADVENTURE
コンパクトに自在にパッキング、
大自然のフィールドに飛び込もう!
軽量／撥水／高耐久素材を使用した収納力抜群のトピーク〈バイクパッキングバッグ〉。フロントローダー、バックローダーは、エアーリリースバルブで中の空気を抜けば、衣類やシュラフなど嵩張るものを圧縮可能。キャリアーなしでロングライドやキャンプツーリングなどに必要なものがたっぷり収納できるバイクパッキングバッグで大自然のフィールドに飛び出そう！ Prepare to ride | topeak.jp
‹ 撥水素材を使用した別体インナーバッグが付属。エアーリリース バルブで圧縮できます。
エアーリリース バルブ
バッグ内の余分な空気を排出するエアーリリースバルブ付き。衣類などを圧縮して収納できます。
撥水素材
バックローダー
6ℓ ¥6,600 +税
10ℓ ¥7,700 +税
15ℓ ¥8,800 +税
撥水素材
フロントローダー
8ℓ ¥7,700 +税
ミッドローダー
3ℓ ¥4,400 +税
4.5ℓ ¥5,500 +税
6ℓ ¥6,600 +税
トップローダー
0.75ℓ ¥3,300 +税
〒658-0024 神戸市東灘区魚崎浜町27-1 トピーク総輸入発売元 株式会社マルイ

CONTENTS No. 418



今月の付録

フルクラムロゴ入り フリースネックウォーマー



今号の付録は、フルクラムとコラボしたネックウォーマー。フリースでできた肌触りのいいネックウォーマーは、これからの季節、ライディングに欠かせない。ただ市販のものだと、ヘルメットを被ったままだと着脱が難しい。そこでこのネックウォーマーは、首筋部分にベルクロテープ付き。バリッとはがすことによりヘルメットを被ったままで付けたり外したりできるのだ。またそのベルクロも柔らかいタイプのものを使用しているため、肌に当たっても痛くなりにくい。カッティングも前傾姿勢をとったときに、ちょうど鼻から首までをカバーするジャストサイズ。まさにサイクリスト向けの仕様となっている。そしてフルクラムのロゴが入ったタグがおしゃれなアクセントに! 今年の冬はこのフリースネックウォーマーで快適なライドを!





LONG RIDE PACKAGE ROAD

無理しない･･･疲れたら楽な方法で帰れます。



P-20RC 22speed

タンゲプレステージジャパン 熱処理クロモリダブルバテッドチューブ and 22スピードに進化

税抜本体価格　¥220,000　10.2kg

Color : Crome Silver

Size : M (T-T 530mm), L(T-T 560mm)

Frame : タンゲプレステージジャパン 熱処理クロモリ ダブルバテッド、ソフトテール

Fork : カーボン+アルミステアラー

※メインパーツ：シマノ105　シフター・フロントディレイラー・リアディレイラー



Option

縦型輪行バッグ

税抜価格　¥10,000



※シートポスト、ペダルは外します。シートポストを留めるカバー、ストラップは輪行バッグに付属しています。





リュックのように背負うことができます。

PACKAGE 共通仕様 ●二つの簡単輪行システム採用



システム① ハンドルコラム取付アダプターP用



801-008 税抜価格 ¥5,000

輪行時に取り外したハンドル部を簡単にフレームヘッド部にワンタッチで取り付けできます。

ハンドルコラムアダプター対応

システム② ホイール取付アダプター



800-009 税抜価格 ¥3,000

輪行時に取り外した前ホイールを簡単にフレーム下部にQRで固定できます。

ホイールアダプター対応

KHS自転車お買い上げの方先着100名様に

2020年カレンダープレゼント！



※詳しくは自転車お買い上げ店にお尋ねください！

株式会社ケイ・エイチ・エス・ジャパン

〔本社〕大阪府大阪市東成区大今里南5-5-5

KHS bicycles

www.khsjapan.com

シューズカバーはもういらない！ノースウェーブのウインターシューズ

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：荒木優一郎





アッパー銀色部分はリフレクティブ（反射）素材。被視認性を向上させ、ライダーの安全を確保しつつ、うまくデザインに落とし込んでいる

NORTH WAVE
FLASH ARCTIC GTX

ノースウェーブ・フラッシュアークティックGTX
3万3000円（税抜）
問：ウインクレル　www.sports-w.com/bikes

ノースウェーブから登場したフラッシュアークティックGTXは、冬の朝夕でもバイクにまたがるライダーをサポートする、ウインター用ロードシューズ。

もともとは厳冬期の登山靴用に開発された起毛素材「コアラメンブレン」を採用し、極寒の－10℃まで対応。防風性と防水性にも優れ、これまでシューズカバーで冬を過ごしていたライダーの足をより快適に保つ。タンレスのオーバーラッピング構造で優れたフィット感を実現するとともに、足首を覆うネオプレン素材で風や雨の侵入を防いでくれる。

風の冷たさも雨の濡れも、もう怖くない！冬のライドを充実させる一足がここにある。

SPEC

●アッパー素材：ゴアテックスコアラメンブレン、ネオプレンクリマフレックス　●ソール素材：NRGエアーカーボン（ナイロン&カーボン）　●ソール剛性指数：8（最高15）　●サイズ：39-44（ハーフサイズなし）　●カラー：リフレクティブイエロー、ブラック　●重量：339g　●適応気温帯：−10℃〜5℃




Full gas...everywhere.
GREVIL+
FULL GAS
EVERYWHERE
GREVIL
PINARELLO GREVIL+
希望小売価格：フレームセット / ￥540,000-
マテリアル：TORAYCA® T1100G 1K Nanoalloy™ カーボン
写真のカラーは 508/ カーボンペトロール
PINARELLO GREVIL
希望小売価格：R8000 アルテグラ完成車 /￥530,000-、フレームセット / ￥380,000-
マテリアル：T700 UD カーボン
写真のカラーは 507/ヴァーティゴブルー
pinarello.jp
PINARELLO
PINARELLO JAPAN 072-238-0039
info@pinarello.jp www.pinarello.jp
●詳細な製品情報、カタログ請求は弊社ウェブサイトにてご確認ください。
●上記写真は撮影用サンプル仕様ですので市販品とは異なる部分があります。
●価格は 2019/10 現在の税抜き金額です。

TOP GEAR

2

すばらしきヴィンテージの世界へ！ エロイカをリスペクトするアルミボトル

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：荒木優一郎

ELITE
EROICA ALUMINUM BOTTLE 600ml

エリート・エロイカ アルミニウムボトル 600mℓ
3300円（税抜）
問：カワシマサイクルサプライ　www.riogrande.co.jp

　イタリア、トスカーナを発祥の地とする「L' Eroica（エロイカ）」をご存じだろうか？　スピードを突き詰めた現代的なバイクではなく、古いヴィンテージバイクにまたがり自分のペースで未舗装路を走るイベントだ。そんな懐古趣味者の集まりのような小さなライドイベントは今、世界中で愛されながら急激な広がりを見せている。
　そんなエロイカへの尊敬の念を込めて生み出されたのがこのエリート・エロイカ アルミボトルだ。あえてキズ加工が施されたボディはアルミ製。キャップにいたってはコルク製だ！　構造上、液体の密封は完全ではないが、「ポンッ！」と小気味よく栓を抜いてひとくち水を飲めば、気分は古きよきイタリアへとタイムスリップできるかも？

SPEC

●ボトル素材：アルミ　●全長：215㎜
●直径：74㎜　●カラー：4デザイン
●キャップ素材：コルク





bryton
Official Cycle Computer Partner
of Deceuninck - Quick-Step Team
deceuninck
QUICK-STEP
PRO CYCLING TEAM
bryton
山王通
83 m 15.6 km
時刻
22:33
速度
0.0
Rider 420
PAGE
OK LAP
Rider 420
Simply Precise
77+ Functions
35 Battery Hours
Rider420E　本体のみ　・・・・・・・・・・・・・・・価格：14,300 円（税抜）
Rider420T　ケイデンス / 心拍センサーキット・・・・価格：21,800 円（税抜）
Rider420は、2.3インチの高品質光学接着ディスプレイにより、どの角度からでもクリアな視認性を実現しています。
ターン・バイ・ターン方式のルートナビ機能により、初めて通る場所でも安心してライドを楽しめます。
ANT+センサーとBLEセンサーの両方に対応しているRider420は、正確性とシンプルで簡単な操作感を両立したGPSサイクルコンピューターです。
2.3"
クリスタル クリアディスプレイ
ルートナビ機能 ターンバイターン方式
スマート通知機能
対応外部サービス
STRAVA
TRAINING PEAKS
selfloops
komoot
RIDE
株式会社　フカヤ
〒460-0015 名古屋市中区大井町１番３７号フカヤビル３階
Tel (052)228-8910 | Fax (052)228-8917
http://www.fukaya-nagoya.co.jp
bryton
Facebook
Blog

UCIトラックワールドカップ第4戦&第5戦

男子チームスプリントで日本が連続金メダル！

TEXT：若生武則　PHOTO：日本自転車競技連盟（若生武則）



第4戦では予選で2位につけ、1回戦でオーストラリアを破り、1-2位決勝でポーランドを降して金メダル獲得となった

予兆はあった。1週間前に行われたUCIトラックワールドカップ・香港大会。1回戦で日本記録に迫る43秒411を出し、格上のニュージーランドチームに惜しくも負けたものの、そのスピードを見せつけた。その進化は一人の男によってもたらされた。深谷知広だ。11月のワールドカップ・グラスゴー大会の男子スプリントで銅メダルを獲得。そして香港大会でも同種目で銅メダルを獲得した。この深谷の活躍により日本勢は覚醒した。「俺たちは強い」。それがこの第4戦、第5戦での連続金メダルにつながったのだ。



第4戦で、左から2走新田祐大、1走雨谷一樹、3走深谷知広。圧巻だったのが3走の深谷知広。0.1秒負けていたのをひっくり返して勝利に導いた

こうなると気になるのが東京オリンピックだ。男子トラック短距離種目の出場権付与方法は、オリンピックランキングにおいてチームスプリントのランキング上位8か国にチームスプリント1枠、ケイリン2枠、スプリント2枠が与えられるというもの。過去の実績をみて、その有利さから日本はチームスプリントで枠の確保を狙っていた。しかし、短距離コーチのブノワ・ベトゥ体制になり、ケイリンでメダルを狙う方針に変わった。チームスプリントではメダルはおろか出場権も取れない状況にあったからだ。

しかしこれで一気にメダルを狙える状況になった。現在の世界チャンピオンであるオランダには一歩及ばないが、東京オリンピックで、銀メダル以上を狙えるタイムを今回叩き出したのだ。第4戦の目標はフランスの持っている記録（42秒813）を抜くことだったと、ベトゥコーチはレース後に語った。しかしそのフランスを超えた今、次の目標はこの記録を更新し続けることだ。それが次の世界選手権、東京オリンピックでの結果につながっていく。チームスプリントだけではなく男子スプリントにも大きな期待をしてほしい。

ハルヒル

HARUNA-SAN HILL CLIMB in TAKASAKI

第8回 榛名山ヒルクライムin高崎

開催日　荒天中止

2020.5.16[SAT].17[SUN]



ベテランもビギナーもキッズも
榛名山で脚だめし！
ゼッケンには協力店で使える買物券付!!







エントリー開始は　2020年1月18日(土)　午後1時から！

競技種目［募集人数］

- ■榛名湖コース［4,000名］……16.1㎞
- ■榛名神社コース［500名］……11.6㎞
- ■初心者コース［500名］…………6.7㎞
- ■タイムトライアルレース［300名］…6.8㎞

詳細・エントリー

www.haruna-hc.jp

ハルヒル　検索

お問い合わせ

榛名山ヒルクライムin高崎実行委員会
高崎市榛名支所地域振興課教育担当
TEL:027-374-6715

スポーツくじ　toto　BIG
スポーツ振興くじ助成事業申請予定

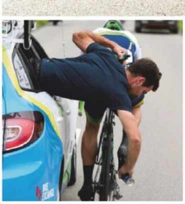
●主催：榛名山ヒルクライムin高崎実行委員会　●共催：高崎市・高崎市教育委員会

チーム「グリーンエッジ」に5年間密着！

ドキュメンタリー映画「栄光のマイヨジョーヌ」2月28日公開

TEXT：本誌







UCIワールドチーム、「ミッチェルトン・スコット」。そのルーツは2012年に発足したオーストラリア初のプロツアーチーム、「オリカ・グリーンエッジ」だ。別府史之が所属したことでも知られるこのチームに、結成から5年間にわたってカメラが密着した。そのドキュメンタリー映画がついに日本でも公開される。

オリカ・グリーンエッジは、サイモン・ゲランス、マイケル・マシューズら実力のある選手を擁しながらも、それだけで構成されたチームではなかった。当初、若手のスプリンターをメインとしたチームは、さまざまな壁にぶち当たり、悩みながらもチームワークでそれを乗り越えていく。そしてついに2018年にはサイモン・イェーツがブエルタ・ア・エスパーニャでマイヨロホを獲得するまでに成長する。

このドキュメントは、その様子をチームの内側から、レースもオフもつぶさにとらえ、そして「ほんとうに強いチームとは何か」を描き出すもの。これは単なる競技ドキュメントではなく、ヒューマンストーリーだとダン・ジョーンズ監督も言い切る。自転車ファンならずとも楽しめる作品となっている。



ここで見られます！

新宿ピカデリー（東京）
www.smt-cinema.com/site/shinjuku
なんばパークス（大阪）
www.nambaparks.com
ほか全国劇場にて順次公開

原題：ALL FOR ONE
© 2017 Madman Production Company Pty Ltd
監督・撮影：ダン・ジョーンズ
編集：マーカス・コブレディック／ダン・ジョーンズ／マーク・ファラフェイ
配給：ピクチャーズデプト
公式サイト：www.greenedge-movie.com
2017年／オーストラリア／英語、スペイン語／99分／カラー／16:9／ステレオ／Digital 2K

大型店舗だけじゃない!
メンテナンスやトレーニングに特化した専門店にも注目!

TEXT：植田美穂

11/30 OPEN!



【 奈良県奈良市 】 01

バイチャリ奈良店



国道24号線沿いに誕生したバイチャリ奈良店は、クルマやバイクの中古パーツを扱うアップガレージ奈良四条店との併設店舗。自転車の買取、販売はもちろん、メンテナンスにも対応。掘り出し物が見つかるジャンクコーナーも！

DATA

奈良県奈良市四条大路1-5-51 2階　TEL.0742-32-1213
営／11:00～20:30　休／不定休　https://kaitori.buychari.com/shop/nara

【 神奈川県藤沢市 】 02

サイクルベースあさひテラスモール湘南店

11/28 OPEN!





JR辻堂駅直結の商業施設、テラスモール湘南内にオープン。スポーツバイクから電動アシスト自転車、キッズバイクまで豊富なラインナップがそろい、他店購入の自転車のメンテナンスまで幅広く対応する。

DATA

神奈川県藤沢市辻堂神台1-3-1
TEL.0466-30-6175　営／10:00～21:00　休／不定休
www.cb-asahi.co.jp/lp/store/syounan

【 神奈川県川崎市 】 03

overwheel



10/27 OPEN!

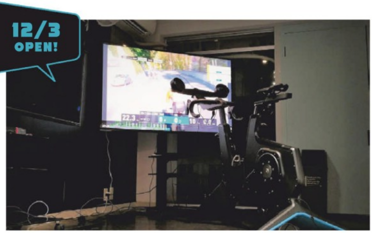


プロショップで15年以上の勤務経験をもつオーナーが、修理やメンテナンスを実施。他店舗や通販で購入したフレームやホイールにも対応する。定期的なオーバーホールはもちろん、手組みホイール作成の相談も受け付けている。

DATA

神奈川県川崎市麻生区高石3-32-19　TEL.044-969-7113
営／10:00～20:00（日曜は8:00～18:00）　休／木曜
www.overwheel.net

12/3 OPEN!



【 東京都渋谷区 】 04

ペダルズアップ渋谷店



最新のサイクルトレーナーで本格的なトレーニングができるマイクロジムが渋谷に誕生。防音対策の施された部屋で、大画面をひとり占めしてトレーニングに没頭できる。シャワー完備。シューズの貸し出しも行っている。

DATA

東京都渋谷区桜丘町29-25　渋谷パールホーム602号　TEL.050-242-7490
営／24時間（火曜～日曜）　休／月曜　※日曜20時から火曜6時までクローズ
Https://pedalsup.jp/pu-shibuya



RIDE FOR BOSO Station Ride in 南房総

Produced by BiCYCLECLUB

TEXT：本誌　PHOTO：増川浩一

10月に開催中止（延期）となったイベントが、仕切り直しで再開催される。南房総のベストシーズンを走るチャリティイベントだ！

2020年3月28日（土）開催決定！
申し込み受付中

延期になった2019イベントを新名称で開催！ 新規エントリー募集開始！

2019年10月に開催予定だったステーションライドin南房総2019。残念ながら豪雨の影響で開催中止となってしまったが、その振替イベントの開催が決定した。

名称は「RIDE FOR BOSO Station Ride in南房総」。台風15号・19号や豪雨の影響で大きな被害が出た南房総エリアに対するチャリティイベントとなる。

会場での募金活動のほか、ゲストや協賛社からの提供によるチャリティオークションも開催予定なのでお楽しみに。

10月のイベントにエントリーしていた方は無料で再申し込みできるほか、新規の申し込みも募集開始。走行コースや、距離によるクラス分けなど、イベントの内容はステーションライドin南房総2019とほぼ同じとなる。申し込み方法の詳細は下記HPに掲載。春の房総半島ベストシーズンを、ステーションライドで満喫しよう！

GUEST RIDER

本誌でおなじみのゲストライダーといっしょに走ろう！



安田大サーカス
団長安田さん（予定）



モデル
日向涼子さん



プロサイクリスト
管洋介さん



自転車ライター
ハシケンさん

EVENT DATA

RIDE FOR BOSO Stasion Ride in南房総
Produced by BiCYCLECLUB

振替エントリーも再度申し込みが必要です!!

主催者●RIDE FOR BOSO Stasion Ride in南房総実行委員会
開催日●2020年3月28日（土）
定員●400人（B.B.BASE利用：90人、現地集合：310人）
参加費●50㎞コース／80㎞コース：8000円
100㎞コース／120㎞コース：9000円
（ともにTシャツ、記念グッズ、保険代など含む）
※B.B.BASE利用の場合は別途旅行代金が必要。
協力●南房総市、館山市、鴨川市、鋸南町、千葉県トライアスロン連合、
南房総あわの国サイクルツーリズム協会 ほか
企画●東日本旅客鉄道株式会社
製作●エイ出版社／エールクリエート

※コース、イベント内容は予告なく変更される可能性があります
※荒天などによるイベント中止の場合の返金はいたしません

【参加申し込み、問い合わせはこちら】

www.stationride.com

TEXT：本誌　PHOTO：廣瀬友春

TOUR de CAFE

サイクルカフェ物語

コミュニティをつなぐ「トルク」になりたい

TORQUE

SPICE & HERB, TABLE & COURT

東京都渋谷区　トルク スパイス＆ハーブ、テーブル＆コート



実際に会っての
コミュニケーションを
大切にしています

ともに飲食店の経験も長い店長の永目さん（左）と副店長の大塚さん。バックの壁画はアーティストの「チョークボーイ」によるもの。このコラボも新しいチャレンジのひとつだという

駅直結の新しい大規模複合施設、渋谷ストリームの4階に2018年12月にオープンしたトルク。座席数76の広さ、天井高10mの大空間を誇る、日本最大級のサイクルカフェだ。自転車とともに1階からエレベーターで上れるなど、開発当初からサイクルカフェとして計画されたスペースだという。

渋谷という土地柄、平日は自転車で移動するオフィスワーカーでにぎわうが、休日はジャージ姿のサイクリストが、ここを目的に遠方から走ってくる。

店長の永目謙太郎さんは「ここをただの飲食店ではなく、文化創生のための拠点だととらえています。新しいコミュニティが育まれ、新しいチャレンジの起点となる場所にしたいんです」と語る。

自転車が大好きでこの世界に飛び込んだという、副店長の大塚俊介さんの夢も大きい。「このトルクだけのコミュニティにとどまらず、ほかのカフェや自転車関連施設との連携など、もっと大きなコミュニティのハブになれればと思います。それをつなぐための力＝『トルク』になりたいですね」

新しい文化や仕掛けを生み出す力。それがここ「トルク」なのだ。

スパイスとハーブを使ったヘルシーなメニュー。写真は人気のマッサマンカレー（1000円／税抜）







上／エントランスにはケルビムの「エアライン」を展示
左／カフェの横にはアクティビティーコート。さまざまなイベントがここで開催される

さまざまな
イベントを
行っています



4階の店舗まで自転車とともに特定のエレベーターで上がれる。通路もインスタポイントだ

SHOP DATA

東京都渋谷区渋谷3-21-3
渋谷ストリーム 4F
TEL. 03-6451-1374
営業時間：09:00 ～ 23:00:
定休日：不定休　席数：76
サイクルラック：30台分



あらゆるサイクリストに対応するオールラウンダー

01

NEW MODEL IMPRESSION

CIPOLLINI

チポッリーニ

問：ワイ・インターナショナル　www.cipollini.jp
TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

　ツール・ド・フランスで通算12ものステージ優勝をあげたイタリアのスプリンター、マリオ・チポッリーニが2011年に立ち上げたのが自身の名を冠したバイクブランドだ。チポッリーニ自身のレースでの経験とイタリアの職人による技術を融合したバイクは、レーサーのみならず、情熱的なサイクリストに向けた製品として展開される。

　オールラウンダーとして位置づけられるボンドがボンド2としてフルモデルチェンジを果たした。カーボン素材をT700からT800へとグレードアップして軽量化。リアバックの形状を大幅に変更することで、振動吸収性を従来比で12％高めた。

　同時に剛性も向上させることで、チポッリーニバイク全体に共通した「ペダリング推進力を逃がさない」コンセプトにさらに磨きをかけている。

　高弾性のT800カーボンを3Kカーボンで仕上げたフレームは積層を見直すとともに、各部のエアロ形状をさらに強めた。振動吸収性を増したリアセクションは、クロスボウファンクションと名付けられ、シートステーの接合部を下部にオフセットし、チェーンステーを含めて積極的に振動吸収性を発揮する形状へと進化。これによりチポッリーニの持ち味である高剛性を失うことなく、ライダーの疲労軽減と後輪の路面追従性を高めている。

　最近はディスクブレーキ仕様のバイクのみで展開されるモデルも多いなか、リムブレーキ仕様もラインナップ。機械式、電動式、無線式コンポーネントのすべてに対応。専用のカーボンシートポストは15㎜オフセットを標準とするが、0㎜もオプションで用意することで、アタッチメントバーを取り付けてTTやトライアスロンに適したポジションも構築しやすくなった。

　多様な趣向のサイクリストに向けたボンド2は、チポッリーニが追求したオールラウンダーの理想型といえる。

IMPRESSION

加速性能に優れた剛性とシルキーな乗り味が同居している



**　マリオ・チポッリーニが手がけるだけあって、乗る前からレースバイクを操るワクワクした気持ちになるバイクだ。シッティングで踏み出せば、すぐに高い剛性による鋭い加速と直進力の伸びを感じることができる。BBまわりは剛性のなかに弾力のコシを生かしやすい69㎜のBBドロップで構成され、踏んだトルクの反動を次のペダリングにつなげやすい印象だ。そして特徴的なのがダッシュやダンシングの瞬間に重心が捉えやすく、フォークに振りまわされずにスムーズにペダルに体重が乗っていくフィーリングだ。これは思わず加速したくなる走行感だ。**

**　そしてT800カーボンのコシのある弾性と高剛性をパワー伝達にムダなく直結させる、ジオメトリーのバランスのよさが際立つバイクだといえる。オールラウンドのレースマシンではあるが、腰が張るような硬さもなく、長時間の走行にも優しい振動吸収の高さがある。スプリンターであるマリオ・チポッリーニのライディングスタイルやブランドのイメージからガチガチの硬い乗り味が先入観としてあったが、いい意味で裏切られた。それくらい振動吸収性の高さが確保されているのだ。**

**　滑らかなシルエットを描くフレームは、優雅なロングライドのイメージも重ね合わせることができ、上質のバイクに仕上げられている。**

IMPRESSION RIDER ＞ 管洋介

競技歴22年のベテランライダーで自身のチーム、アヴェントゥーラサイクリングの代表も務める。長年の経験を生かした的確なインプレッションが持ち味。身長168㎝



BOND2

ボンド2　41万8000円（フレームセット／税抜）※リムブレーキフレームセットは39万8000円（税抜）

■フレーム：T800高弾性カーボン3K仕上げ　■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・アルテグラ　■ハンドル：ITM・アルコア80　■ステム：プロ・LT　■シートポスト：専用カーボン　■サドル：アスチュート・スターライト　■ホイール：マヴィック・キシリウムプロカーボンUST　■タイヤ：マヴィック・イクシオンプロUST 700×28C　■サイズ：XS、S、M、L、XL　■カラー：全5色（＋6万円のアップチャージでカラーオーダー可能予定）　■試乗車重量：8.0kg（M／ペダルレス）


4



2


3



1

1／エアロダイナミクス性能を追求したフロントフォーク。上部を1-1/4インチ、下部を1-1/2インチとしたテーパードヘッドにより、優れたハンドリング性能と入力に対するレスポンスのよさを実現した　2／大径のダウンチューブはカムテール形状を採用して空気抵抗を軽減した。カーボンボトルケージとボトルが2セット付属する　3／大径かつ幅広のBB386規格を採用したハンガー部の剛性を確保しながらも、チェーンステーは後方でシェイプされ、積極的に振動を吸収する形状となっている。4／シートステーの接合部を下部にオフセットさせることでシートポストの柔軟性を高めた。さらにシートステー自体の形状でも振動吸収性を高めている



ディスクロードのアイドルが第4世代へ

デローザといえばイタリアで60年以上続くバイクブランド。輝かしい栄光とともにその歴史を積み重ねてきた。日本においても常にロードバイクの憧れとして認知され続けてきた。そんなデローザが2020年モデルにおいて掲げたのがリブランディング。

次の時代へとデローザを継承するため、ブランドロゴを一新。さらに3つのカーボンバイクをデビューさせた。そのなかで重要なポジションに位置するのが、今回インプレッションを行うアイドルだ。

イタリアのクライマーであるステファノ・ガルゼッリとともに時代を牽引した初代を原点とするアイドル。第3世代までカーボンバイクのミドルレンジとして、流麗な曲線美を生かしたフレームワークで多くのライダーを虜にしてきた。ピニンファリーナが手がけたロゴをまとった新作も、最新のテクノロジーを用いながら、脈々と受け継がれた「アイドルらしさ」を感じさせるモデルとして誕生。

上位モデルのメラクでも用いられる、ケーブル類の露出を最小限にしたシルエットは、機能的でありながら洗練された印象を強烈に印象づけるものだ。さらにディスクブレーキを採用する。

ミドルレンジでのディスクブレーキ採用となると、トップモデルからのフィードバックととらえられがちだが、じつはデローザにおいてアイドルはその部分で先駆者となるモデルだ。

デローザで初めてディスクブレーキバイクとして開発されたのが第3世代のアイドルであり、その経験と技術は上位モデルへと継承された。つまりアイドルは単にトップレンジの技術をミドルレンジに落としこんだバイクではなく、デローザの哲学と情熱を具現化したモデルだ。

その立ち位置はトップレンジがフォーカスするレーシングではなく、より裾野を広げ、多くのライダーにデローザらしさを伝える礎的存在といっていい。デローザの踏み出した新たなステージへ向けて象徴となるバイクだ。

02

NEW MODEL IMPRESSION

DE ROSA

デローザ

問：日直商会　www.derosa.jp
TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

IMPRESSION

ロードバイクらしい走行性能と所有欲を満たす外観が同居する



高級感のあるルビーレッドの艶やかなカラーリングと、トップチューブからシートチューブへのラインが非常に美しいアーチを描くバイク。とてもミドルレンジとは思えない。その造形美をひと目見ただけで、バイクと一体となって風を切る走行シーンが想像できてしまうほど、高級感あふれるシルエットだ。

その乗り味は直感的なシャープなステアリングを支える、高剛性のフロントまわりがキーとなる。ミドルレンジでありながらデローザがロードバイクに求める性能が惜しみなく実現されており、路面環境を正確に把握し、コントロールを楽しめる軽快なステアリングが印象的だ。また73.9度のシート角と70㎜のBBドロップは腰を落ち着かせてペダリングすることで、どの位置でも踏みやすい。フロントまわりの剛性から細かなバネを利かせたヌケの軽いペダリングフィールを得ることができる。骨盤を寝かせて高回転でペダルを踏んでいくと、軽量高剛性のバイクの持ち味を走りの軽さにつなげられるだろう。

FSAのACRシステムを採用したケーブルレスの外観も所有欲をかき立て、アイドルの醸し出す雰囲気とマッチする。性能面においてもオールラウンダーながらエアロダイナミクスに優れ、あらゆる走りをこなせる相棒として迎え入れたい一台に仕上がっている。

IMPRESSION RIDER > 管洋介



IDOL

アイドル　43万円(完成車／税抜)、29万8000円(フレームセット／税抜)

■フレーム：カーボン　■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・105　■ハンドル：FSA・エナジーコンパクト　■ステム：FSA・ACRシステム　■シートポスト：専用カーボン　■サドル：セライタリア・SLR　■ホイール：シマノ・WH-RS170　■タイヤ：ヴィットリア・ルビノプロ700×25C　■サイズ：43、46、48、51、53、56　■カラー：レッドルビー、ホワイト、グレーマット　■試乗車重量：9.0kg（48／ペダルレス）


4


2


3


1

1／FSAの提唱するACRシステムによってハンドルまわりのケーブルはすべて内装される。機能的には空気抵抗の軽減に貢献するが、美しいシルエットの演出にも一役買っている　2／時代ごとに形状は変われども、曲線美の美しさがアイドルの伝統だ。トップチューブからシートステーのラインにより、シルキーな乗り味を演出している　3／パワー伝達に重要なダウンチューブからBB、チェーンステーのラインは、高負荷にも対応するボリュームを確保した。チェーンステー内側には、シートポストと同じカラーリングが差し色としてペイントされる　4／フロントフォークは軽快なハンドリングを演出する剛性をもたせつつ、先端をシェイプすることで、路面からの衝撃を吸収する



速さを追求したベルギーのグラベルレースバイク

近年盛り上がりをみせるグラベルロードのカテゴリー。オンロードとオフロードを問わない走行性能によって、これまで舗装路一辺倒だったロードバイクのフィールドを広げ、自由度の高い楽しみかたを提供するのが人気の理由といえる。

　このカテゴリーが成熟するなかで、バイクの性能も細分化されているのが最近の傾向だ。バイクパッキングに代表される、ツーリング的な楽しさを追求したものと、速く走れることに主眼を置いたものに分けられ、リドレーのカンゾスピードは後者に当てはまる。

　リドレーといえばロードバイクのカテゴリーにおいて、ヘリウムやノアなど、ツール・ド・フランスで勝利を狙うバイクを得意とするベルギーのブランドだ。カンゾスピードもその例に漏れず、フィールドをオフロードにまで拡張しながら、レーシングのテイストをもつバイクとして誕生した。

　ターゲットとするのが、アメリカのカンザス州で行われる200マイルを走るダーティカンザに代表されるグラベルレースだ。未舗装路での走行性能とレーススピードを両立するため、マッドガードが取り付け可能ながら、許容するタイヤ幅を36㎜にあえて制限。あらゆる条件において速く走るためのスペックが与えられた。

　「グラベルながらレーシング」のカテゴリーは、ニッチなセグメントと思われがちだが、じつのところ多くのライダーを受け入れるものだ。長距離であってもキャンプを前提としないワンデイライドであれば、走りに速さやバイクのレスポンスのよさを求めるユーザーは多い。

　グラベルレースと聞くとハードな印象がつきまとうが、路面を問わずにロードバイク的に乗れるバイクととらえれば、ターゲットのど真ん中にいるサイクリストは多いはずだ。

　未舗装路を求めるリアルグラベルレーサーや、速さを爽快感と感じるライダーに最適なのが、このカンゾスピードだ。

03

NEW MODEL IMPRESSION

RIDLEY

リドレー

問：ジェイピースポーツグループ　www.jpsg.co.jp/ridley
TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

IMPRESSION

上質な走行性能で拡張性も高いグラベルロード



　オンオフ問わず、まさにオールラウンドに最高のスピード感でライドを楽しませてくれる一台だ。ボリュームのあるヘッドまわりとストレートフォークは、ディスクブレーキの制動性能を引き立て、あらゆる路面環境において直感的で素早いバイクコントロールを可能にしてくれる。

　トルクキャッチはクランク1時あたりから明快になり、後輪の飛びつきの速さが際立つ高剛性だ。シビアなトラクションコントロールが求められるオフロードにおいても、メリハリのある推進力を感じられる。また、扁平形状のシートステーが振動を減衰。長めのホイールベースと低重心を確保するBBドロップによって、直進性の高い巡航性能を確保しており、スピードの伸びを感じながらの気持ちいいペダリングフィールを演出する。

　コーナーリングでは路面に吸い付くようにタイヤがグリップする安定感があり、長距離ライドでもノンストレスで走破できる。そして、太めの湾曲したチェーンステーは、後輪追従性を最適化しながら36Cまで対応した十分なタイヤクリアランスを確保している。

　グラベルロードとしてブロックパターンのタイヤを履くほかに、エアボリュームの大きいスリックやロードタイヤにカスタマイズしても楽しめる。まさにバイクライフの幅を広げてくれるモデルだ。

IMPRESSION RIDER >　管洋介



KANZO SPEED

カンゾスピード　24万3000円（フレームセット／税抜）

■フレーム：30、24ハイモジュラスカーボン　■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・アルテグラ　■ハンドル：フィジーク・シラノR3　■ステム：3T・ARX II チーム　■シートポスト：フォルツァ・ストラトス　■サドル：サンマルコ・コンコール　■ホイール：FFWD・F4D-FCC DT350　■タイヤ：マキシス・レイズ700×33C　■サイズ：XXS、XS、S、M　■カラー：JP20-07As　■試乗車重量：8.0kg（XS／ペダルレス）









1／ダートでの走行を想定してパイプ集合部にはリブによる補強が入る。その反面、シートステーは細身として、振動吸収性と路面追従性を高めた。試乗車同様にカーボンシートポストをアッセンブルすればシッティング時の乗り心地も向上する　2／直進性が強めのハンドリングながら、ヘッド部分のボリュームを増してライダーが意のままに操ることを可能とした　3／プレスフィットBBの採用によって、ハンガー部のボリュームを大きく確保しパワーロスのないペダリング性能を実現した　4／試乗車は33Cタイヤを装備するが、36Cまでのタイヤに対応する。前後ともにフェンダーとラックマウントを設けており、泥汚れのリスクを減らすと同時に、必要十分な荷物の積載量も確保した

MUSCLE TRAINING

**乗る機会が減ってしまう冬のシーズンは体形が気になるところ。
そんな今だからできるカラダづくりや
ライディングフォームの見直しを紹介する。**

TEXT：山口博久（本誌）／楠田圭子／浅野真則　PHOTO：廣瀬友春



もっと速くなる！

れるカラダ

自転車に乗らずに



フォーム改善のための筋トレお手軽メニュー

冬に作る走

PART_1

[自転車のフォームをイメージして筋肉を使う]

連動を意識!

ジャンプとダッシュでスプリントパワーがアップ!

「ジャンプとダッシュに取り組めば、自転車のスプリント能力が鍛えられます」
スプリンターとして知られた辻善光さんの爆発的なスプリント能力は、
自転車に乗らずに行う補強トレーニングのたまものだった!

TEXT：浅野真則　PHOTO：廣瀬友春

キレッキレの肉体美を誇る辻善光さんは、上半身から腰まわりの発達した筋肉からもわかるように、現役時代は爆発的なスプリント力を武器に活躍した。だが、以前は筋肉量が少なく、クライマーを自負していたそうだ。そんな辻さんはいかにしてクライマーからスプリンターに転身を遂げたのか?

その秘密の一端は、ジャンプとダッシュをトレーニングに取り入れたことにあるという。

「大学生のころの研究で、自転車のスプリント能力はダッシュ力とジャンプ力に比例することがわかりました。そこで、自転車に乗るだけでなく、トレーニングメニューにダッシュと立ち幅跳びを取り入れたところ、メキメキとスプリント力がアップしたのです」

サイクリストがダッシュと立ち幅跳びを行うことには、ほかにもメリットがあるという。

「自転車はほかのスポーツと比べて運動中の衝撃が少ないのが特徴ですが、ダッシュとジャンプは自分の体重以上の衝撃を身体に与えるので、骨密度を高める効果があります。さらに全身の筋肉を使うため、運動後も代謝の高い状態が続き、やせやすくなります!」

ちなみに、辻さんによると骨密度が低いと骨がもろくなって骨折しやすくなるだけでなく、疲れもたまりやすくなるのだとか。一見自転車にはまったく関係ないように思われるダッシュとジャンプ、じつはサイクリストにとってさまざまなメリットがあったのだ!



JUMP

立ち幅跳び

狙い

- 上半身と下半身を連動させる感覚を養う
- 最大パワーの向上

方法

全身の力を連動させ、助走なしでできるだけ遠くに跳ぶ

助走を付けずにできるだけ遠くに飛ぶ立ち幅跳び。フルスクワットの状態から腕を大きく後ろに振り、腕を前に振り出す勢いを利用して全身の力を連動させて、地面を蹴ると同時に伸び上がりながらジャンプ。着地の際はひざを柔らかく使って着地しよう

自転車に応用できる身体づくり

SPRINT DASH

スプリントダッシュ

短距離選手の
スタート時の
イメージで！

狙い

- 上半身と下半身を連動させる感覚を養う
- 最大パワーの向上

方法

20mダッシュを6本。しっかり腕を振ること



短距離走のスタートのイメージで20mほどダッシュする。スタートのときに頭から軸足（地面に接している足）までが一直線になるように意識しよう。その後は腕を力強く振って全力ダッシュ。腕を振ることで上半身が左右にねじれ、このときに腹筋も使われるので、自転車に乗るだけでは使いにくい上半身の筋肉に刺激を入れることができる



ダッシュと
ジャンプで
スプリント強化！



profile
辻善光

マトリックス・パワータグや宇都宮ブリッツェン、チームUKYOでプロ選手として活躍後、チームゼンコウを主宰し、レッスンやイベントを実施。吉本興業ふるさとアスリートとしても活動中

PART_1

［ 自転車のフォームをイメージして筋肉を使う ］

レバーの握りから変える!

ライドフォームのイメージから始めよう

ジャンプやダッシュ、筋トレは、ただこなすだけでは効果が期待どおりに現れないことも。自転車に乗っているときのフォームを意識しながら行うことで、自転車のパフォーマンスアップに必要な筋肉を効果的に鍛えられるのだ。

自転車で速く走れるようになるためのトレーニングには、ダッシュやジャンプを取り入れるのが有効だというのは先に述べたとおり。辻さんはさらに補強トレーニングとして筋トレも行っている。

これらの補強トレーニングは自転車に乗って行う練習と並行して行うが、ただ漫然とメニューをこなすだけは効果が期待通りに現れにくいと辻さんは言う。

「ダッシュやジャンプを自転車のトレーニングとして生かすなら、自転車に乗っているときにどの筋肉をどのタイミングでどう動かしているかを考え、目的とする筋肉を鍛えたり、身体を連動させるコツを身につけたりすることが重要です。さらにそれを自転車に乗ったときにきちんと生かせているかを確認することも大切です」

補強トレーニングをより効果的なものにするには、まずは理想的なフォームで乗れていることが大前提ということだ。では、辻さんの考える理想的な乗車フォームとはどのようなものなのか?

「とくに肩まわりや腕をリラックスさせて、ペダルにしっかりと体重を乗せることを意識します。上半身は腕で支え、ヒジは曲げず、かつハンドルは強く握りません。ハンドルにしっかり荷重をかけて、その重さをペダルに移行することを意識しましょう。体幹で支え過ぎると十分に体重をペダルに乗せることができず、推進力を生まない筋力を使い続けることになるのでつらいだけです」





○

腕を伸ばし、手首を内側に向け
ハンドルは強く握らない

腕を伸ばし、ハンドルに軽く手を添える理想のフォーム。手首を内側に向けることでひじが外側に張り出さず、脇も締まるほか、ハンドルを低くできるので前面投影面積が少なくなる。さらに首まわりがロックしにくく、自然に前を向ける

自転車に応用できる身体作り

辻さん流の理想のフォームのキーワードは「上半身のリラックス」と「ペダルに体重をしっかり乗せること」。手首を内側にしてハンドルに軽く手を添えて脇を締め、ヒジを外側に張り出さないようにする。腕を伸ばして上半身を軽く支え、ハンドル荷重になりすぎたり、体幹の筋力だけで上半身を支えようとしないのもポイントだ。

リラックスしてペダルに体重を乗せるイメージ



△

手首を腕とまっすぐにするとヒジが外に張り出しがち

「前へならえ」のように腕と手首をまっすぐにしたままハンドルを握ると、ヒジが外に張り出しやすい。また、首まわりがロックしやすく、前を向きにくくなってしまう





△

体幹の筋力だけで上半身を支えようとしない

体幹の筋力で上半身を支え過ぎると腰痛の原因に。まずはハンドルに荷重をかけて、適正なギヤ比を探していくうちに、荷重がペダルへ移っていくようにする



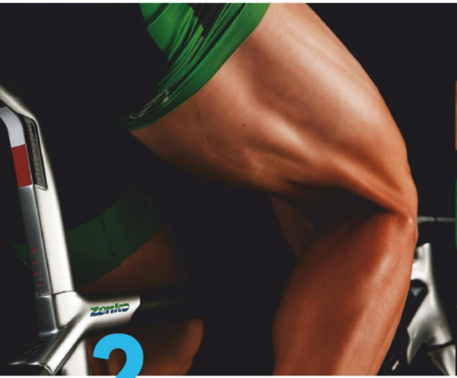
PART_1

［ 有効な筋肉の使い方 ］

筋肉の得意な動き！

不利な動きをしていないか見直そう

ペダリング中の脚を上げ下げするという動作ひとつとっても、
人によっては使っている筋肉が違うこともある。
筋肉には得意な動きがあり、それを生かすことがパフォーマンスアップにつながる。





2_POINT

ハムストリングス

**引き脚ではなく
踏み込みの局面で
ももを下ろすのに使う**

サイクリストにとって重要な筋肉がももの裏側にあるハムストリングス。お尻の筋肉とハムストリングスを連動させながらペダリングの踏み込み局面でももを下げる動作に使うことが重要という。「引き脚でハムストリングスを使うほうが意識しやすいかもしれませんが、それは筋肉には不利な動きです」

POINT_1

二の腕と広背筋

**エアロフォームの維持や
上半身の筋力を連動する
ペダリングに重要**

辻さんの身体を見ると、脇腹から肩まわりにかけての筋肉が非常に発達していることがわかる。二の腕の筋肉は、おもに前傾を深くしてエアロフォームで巡航するときに重要といい、広背筋は上半身の筋力をペダリングに連動するのに重要だという。自転車で速く走るには、上半身の筋肉も重要なのだ！

自転車に応用できる身体作り

足が上死点にきたときは、ももと上半身との空間が最も狭くなるが、辻さんはペダリング中に上死点でヒザを少し外側に逃がすようにしているという。胸とモモがつっかえにくくなり、股関節の可動域制限もなくなって、スムーズにペダリングできるからだ。とくに深い前傾姿勢をとるエアロフォームで走るときには効果てきめんだ。

上死点でヒザを外側に逃がす



△ ヒザをまっすぐ上げる

**モモと胸のクリアランスが保てず
上死点で詰まってしまう**

ヒザをまっすぐ上げ下ろしするペダリングでは、上死点でももが胸に当たりやすくなり、股関節の可動域も制限されるので、ペダリングが窮屈になる。エアロフォームもとりにくい



○ ヒザを外に逃がす

**モモと胸のクリアランスが保ちやすく
上死点の通過がスムーズ**

上死点でヒザを少しだけ外に逃がすようにペダリングすると、ももと胸がつっかえにくくなるため、スムーズに上死点をクリアできる。エアロフォームもとりやすくなるはずだ

ペダリング中はかかとの角度にも注意したい。基本的にはかかとの角度は常に一定。特に踏み込み局面ではかかとが下がらないように注意しよう。「踏み込みの時にかかとが下がるということは、ペダルに乗せるべきトルクが逃げてしまっている証拠。かかとが下がる場合は、クリートを深めにしてみるのもいいかもしれません」

ペダリング中はかかとの角度を一定に保つ

△ かかとが下がってしまう




ペダリング中にかかとが上下に動くということは、ペダルに加わるべき力が逃げているということ。踏み込み局面でかかとが下がると、ペダルに十分にトルクが伝わらない。

○ 足関節の角度が一定




足関節（スネと足底）の角度を一定にする。強く踏み込みすぎるとカカトが下がったり、引き上げすぎると上がってしまう。足底が水平くらいまでかかとを下げるのはOK

［ 自転車カラダ作りエクササイズ ］

筋トレ&ケア

100均グッズでできるお手軽エクササイズ

サイクリストも筋トレをしたほうがいい、とはいうものの、ジムに通うのも大変だ。
だが、「家でも100均グッズを使えば筋トレやケアはできる」と辻さんはいう。
辻さんも実践する100均グッズを使った筋トレやケアの方法を紹介しよう。

EXERCISE 1

突っ張り棒で肩まわりのコンディショニング

肩まわりの筋肉を大きく動かそう





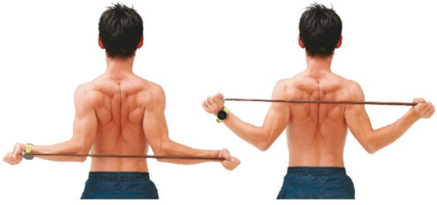


自転車に乗るだけがトレーニングじゃない!



棒を短くして難度UP

棒を短くし、持ち手の間隔を狭くすると、難度が上がる。辻さんは肩まわりの柔軟性が高いのでここまで狭くしてもできるが、無理はしないように!



狙い

自転車に乗っているときは、背中から見たときに肩甲骨を開いた状態で固定することが多い
→肩甲骨を閉じる方向に動かすことで肩まわりの筋肉をほぐす。

方法

肩幅より広めに棒を持って、頭の上に持ち上げる。
頭の後ろを通るように真下に下ろし、
再び頭の上に持ち上げる。これを繰り返す。
慣れてきたら持ち手の幅を狭くすると難度が上がる。

自転車カラダ作りエクササイズ

EXERCISE 2

四つん這いの姿勢から片脚を大きく反対側に倒す









脊柱をストレッチ

このエクササイズの狙いは、背骨を左右に動かし、背中まわりの筋肉をほぐすこと。自転車では背骨をまっすぐに保つことが多く、背中が凝りやすいのだ

狙い

背中まわりの筋肉をほぐす。

方法

四つん這いの姿勢から片脚を上げ、反対側のお尻の外に大きく倒す。このとき両ヒジは浮かさず、地面に付いているほうの脚は倒さないように気をつける。この姿勢を20秒キープし、反対側も同じように行う。



この姿勢から……





肩まわりのストレッチ

もし下の写真のように大きく上半身をねじるのが難しければ、右の写真のようにできるところまでねじるだけでも肩まわりのストレッチになる。無理のない範囲で行おう



ここまでねじると気持ちいい～！



EXERCISE 3

四つん這いの姿勢から上半身を大きくねじる

狙い

背中まわりの筋肉をほぐす。

方法

四つん這いの姿勢から上半身を大きくねじり、右手をなるべく左に伸ばす。このとき両ヒザは浮かさず、腰を倒さないように気をつける。この姿勢を20秒キープし、反対側も同じように行う。

EXERCISE 4

腰を高く持ち上げる



×

脚が倒れないようにする

「背中の筋肉が凝り固まっていると、脚を真上に伸ばそうとしても倒れてきてしまう」と辻さん。なるべくそうならないように、脚を真上にしっかり伸ばそう







狙い

背中まわりの筋肉をほぐす。

方法

仰向けの姿勢から手で背中を支えて腰を持ち上げ、
そのまま脚を真上に伸ばす。背中が硬いと脚が頭のほうに
倒れてくるので、なるべく真上に伸ばすよう意識しよう。





EXERCISE 5

脚を組んでねじる腰のコンディショニング



上級者向けアレンジ

脚を組んだ状態からさらに上側の脚のつま先を下側の脚のふくらはぎの裏に入れると、さらにストレッチ効果が高まる。かなり難度が高いので、身体の柔らかい人向けだ



狙い

腰を大きくひねって腰まわりのコンディションを整える。

方法

体育座りの姿勢から手を腰の後ろに着く。その姿勢で脚を組み、
上のほうの脚側のつま先を下の方の脚側の足首のところに入れ込む
（できなければ脚を組むだけでもいい）。その姿勢のまま身体を左右にねじる。
上下の脚を入れ替えて同じように行う。

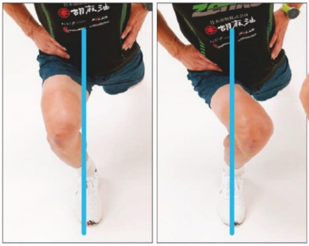
自転車カラダ作りエクササイズ

EXERCISE 6

ヒザの向きを意識したランジ

○ ヒザをまっすぐに

× ヒザが内に入る



腰を沈めるときは、母趾球側に体重をのせるとヒザが内側に入ってしまう。小趾球側に体重を乗せるとヒザがまっすぐに下がる。ペダリングでも巡航時はは小趾球側に荷重するのが基本





腰を沈めるときにヒザの向きを意識！

狙い

ペダリング時に小趾球側に力を入れられるようにする。

方法

脚を前後に広めに開いてゆっくり腰を沈める。このときヒザがつま先より前に出ないようにする。また、ヒザが内側に入らないよう、腰を沈めるときに小趾球（足の小指の付け根）に力を入れるよう意識する。

COLUMN

ペダリングでは母趾球と小趾球のどちらに力を入れる？

辻さんはダンシングなど低ケイデンスで高トルクのときは母趾球、高ケイデンスで低トルクの時は小趾球に力を入れる。「砲丸投げのように直線的で大きなトルクを発生させる動きは親指、野球の投球フォームのように高速で回転させるような動きでは小指を意識します」



POINT_1

ダンシングなど低ケイデンスで高トルク

母趾球



POINT_2

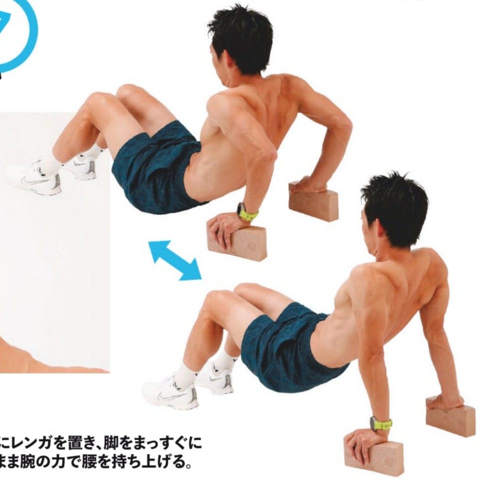
シッティングなど高ケイデンスで低トルクで脚を回す

小趾球

EXERCISE 7

二の腕を鍛える筋トレ





狙い

エアロフォームを維持するのに
必要な二の腕の筋肉を鍛える。

方法

腰の後ろにレンガを置き、脚をまっすぐに
伸ばしたまま腕の力で腰を持ち上げる。

レンガを使うことで
胸を大きく開ける!

EXERCISE 8

レンガを使い腕立て伏せ





狙い

自転車に乗っているときは
肩甲骨を開いている→胸を開き、肩甲骨
を狭めることで身体をほぐす。

方法

自転車に乗った後で、レンガを持って行う。こうすることで、手の高さより
胸の位置を低くすることができ、大きく胸を開いて肩甲骨のあたりを
狭めることができる(自転車に乗っているときとは逆の動き)。

※最初はレンガを横置きにし、慣れてきたらレンガを縦置きにしてより腕を深く曲げられるようにする

自転車カラダ作りエクササイズ

EXERCISE 9

ボールを使った内転筋の筋トレ



狙い

ペダリングで必要な
内転筋の強化。

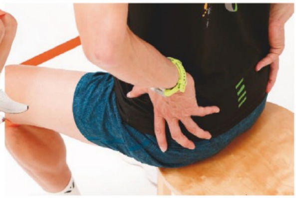
方法

骨盤を立てて椅子に浅く座り、柔らかいゴムボールをヒザではさむ。
その状態を20秒キープする。



EXERCISE 10

ゴムバンドを使った臀筋の筋トレ



狙い

ペダリングで重要な
臀筋の強化。

方法

骨盤を立てて椅子に浅く座る。ヒザのあたりにゴムバンドを巻き、臀筋を使って片脚を
持ち上げる。お尻の筋肉を使うことを意識できるまで20秒ほどこの体勢をキープ。
お尻の筋肉が使えるようになったら20回片脚を持ち上げる。反対側も同じように行う。

※筋トレのときは鍛えたい筋肉を触って意識するといい。お尻の筋肉を鍛えるときにはお尻を触りながら筋トレを行うと効果的



筋肉には
長期休暇は必要なし

PART_ 2

［ 筋トレで筋肉を覚醒！ ］

筋肉を冬眠させるな！

鍛えるべき筋肉を知れば、筋トレ効率がアップ

**トレーニング頻度が低くなる冬季は、パフォーマンスも低下しがち……。
そんなときに威力を発揮するのが、筋トレだ。
では、なぜ筋トレがパフォーマンス維持に貢献するのか？　そのメカニズムを解説しよう。**

TEXT：楠田圭子　PHOTO：菅 洋介　ILLUST：田中斉

冬はどうしてもトレーニング量が激減してしまう。そんな時期に気になるのは、筋肉量の減少や、筋力の低下だろう。実際、トレーニングをストップして筋肉への刺激がなくなると、筋肉は減り、それとともに筋力も低下してしまう。ただし、トレーニングを数日休んだくらいでは筋量は低下しない。個人差はあるものの、筋肉量が減り始めるのは、トレーニングをしなくなってから2〜4週間後といわれている。

減った筋肉量を元に戻すのは時間がかかるため、筋肉だけは冬眠期間を設けず、毎日、短時間でもいいので、筋トレを行って筋肉に刺激を与えるのが得策だ。

また、筋肉を冬眠させると筋肉が硬くなることで血行が滞り、全身への酸素供給能力も低下する。すると、心肺機能や筋持久力も低下してしまう。とくに、ふくらはぎは第二の心臓と呼ばれるほどのポンプ機能をもつことから、下肢の筋肉が硬くなることはパフォーマンスの低下に直結する。

ちなみに、筋肉が落ちても、過去に運動経験がある人は筋肉量のリカバリーをしやすいことがわかっている。これは、「マッスルメモリー」と呼ばれるもので、新陳代謝が活発で筋肉量もピークになる20歳前後に運動をしていた経験がある人は、トレーニングを中断して筋肉量が減ってしまったとしても、元の筋肉量まで運動経験がない人よりも素早く戻りやすいといわれている。

筋肉を冬眠させることのデメリット

□ **毛細血管量が減る**
筋肉が硬くなることで毛細血管がつぶされて、血行が滞る

□ **心肺機能が低下する**
筋肉のポンプ機能が低下し、心肺への負担が大きくなる

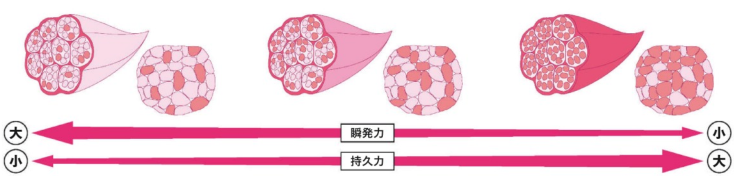
□ **筋疲労しやすくなる**
筋肉内にたまった老廃物や疲労物質が
血流にのせて除去しづらくなるため、筋疲労が発生しやすく、
リカバリーに要する時間も長くなる

□ **糖代謝が滞る**
食事からとった糖が血中に放出されて
エネルギー化される場所が筋肉。筋肉が減ることで、
糖の代謝は滞り、糖を燃料として使用できなくなる。
血糖値も上がりやすくなるため、
メタボリックシンドロームのリスクも高まる

□ **基礎代謝量が低下する**
ウエイトコントロールが難しくなる。
筋肉が1kg減ると、基礎代謝は1日25kcal低下するといわれている

SUPERVISOR
**医療法人三九会
三九朗病院循環器内科
専門医・医学博士**
伊藤重範
心臓病や生活習慣病の運動療法、心臓病や生活習慣病を抱えた人たちのスポーツの取り組み方などの研究に取り組む、循環器内科専門医。ランニングをはじめとしたスポーツの愛好家でもある

筋肉の種類は3タイプ



速筋（白筋）

タイプⅡB筋線維ともいわれる筋肉。大きな力を発揮するのに長けているが、持久性は低い筋肉。糖を主なエネルギーとして使用する。瞬間的に発揮する力が強い。肥大しやすいのも特徴で、強い負荷をかけると、見た目にも筋肉の隆起がわかるようになる

中間筋

速筋と遅筋の特徴がミックスされた融合筋肉。タイプⅡA筋線維ともいわれる。速筋が遅筋に近い状態に変異した筋肉のため、速筋に区分される。糖と脂肪を同時にエネルギーとして利用でき、遅筋の持久性と、速筋の瞬発性の両方を兼ね備えているのが大きな特徴だ

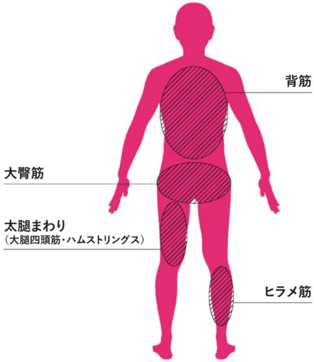
遅筋（赤筋）

タイプⅠ筋線維ともいわれる筋肉。おもに脂肪と酸素をエネルギー源とする、持久性に長けた筋肉で、有酸素運動時に力を発揮させる。瞬発的に強い力を発揮するのは苦手。肥大しにくい筋肉で、体の深い部分に位置する筋肉（インナーマッスル）は遅筋の占める割合が多い

筋肉を冬眠させるな！

ミトコンドリアを活性化して筋肉を覚醒する

ここを鍛える



自転車に限らず、すべてのスポーツのパフォーマンスの良し悪しを決めるのは、ミトコンドリアだ。ミトコンドリアは、細胞の中にある小器官で、食事からとり込んだ栄養と酸素（糖を利用するときは酸素を利用しない）を利用して、ATPというエネルギーの素を産生し、筋肉にエネルギーを送り出す。つまり、ミトコンドリアが活発に働いていないと、身体はエネルギー不足に陥ってしまうということだ。

ミトコンドリアが多く含まれる器官が筋肉。なかでも、ミトコンドリアの占める割合が多いのは、背筋や大腿筋、大臀筋、ヒラメ筋で、とくに太腿の筋肉に多いことがわかっている。また、速筋よりも遅筋に多く含まれている。

筋肉が冬眠することでもっとも大きな問題となるのは、ミトコンドリアの活性が失われてしまうこと。それを防ぐには、筋トレが有効だ。もちろん、シーズンインとなっても、サイクルトレーニングと並行して筋トレは行ってほしい。ミトコンドリアが含まれる部位を筋トレで定期的に刺激することで、ミトコンドリアが常時活発となり、高い持久力を維持することができるからだ。

冬眠させてはいけない駆動筋！

冬の自転車に乗る機会が少なくなる時期に筋トレで鍛えて、筋力を低下させないようにしておく必要がある筋肉は、自転車の駆動筋である、下半身の筋肉と臀部だ。具体的には、大腿四頭筋、ハムストリングス、大臀筋を中心とした臀部の筋肉、そして、ふくらはぎの筋肉（腓腹筋やヒラメ筋）。加えて、自転車の前傾姿勢を支える主要筋である、背部にある脊柱起立筋、広背筋、僧帽筋、腹筋群、上腕二頭筋・三頭筋、前腕の筋群なども冬眠厳禁の筋肉といえる。

これらの筋肉を鍛えるための筋トレは、Part1でも解説しているとおり、じつはとてもシンプルだ。もちろん、自重筋トレで十分。自宅で数分ですむものばかりなので、Part1の筋トレと合わせて行ってみてほしい。

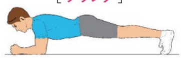
筋肉覚醒のためのおすすめ筋トレ

［ カーフレイズ ］

ここを覚醒！
腓腹筋／
ヒラメ筋



［ プランク ］



ここを覚醒！
腹直筋／腹横筋／脊柱起立筋
上腕三頭筋／大臀筋

［ サイドプランク ］



ここを覚醒！
外腹斜筋／中殿筋／腰方形筋など

ほかにも……

プッシュアップ 大胸筋／上腕三頭筋
クランチ 腹直筋の上部
スクワット 大腿筋／大臀筋
ランジ 大腿筋／大臀筋／体幹

COLUMN

筋肉痛のときは完全休養よりアクティブレストを

筋トレの負荷を大きくすると、筋肉痛に陥るときがあるが、筋肉痛のときにはトレーニングを休むべきなのだろうか？　じつは、筋肉痛は筋線維の微小な損傷が原因との説が有力になっているが、いまださまざまな説がある謎の多い現象だ。

筋肉痛を緩和させるには、完全休養よりは、アクティブリカバリーと呼ばれる、自転車や水泳を利用した軽い運動が推奨されている。軽く汗をかく程度の強度の運動を約4～5分行うもので、最高心拍数の50％を超えないようにするのがポイントだ。筋トレは避けたほうが無難。筋線維が修復しないうちに刺激を与えると、筋線維の修復が不完全となり、筋肉量が減ってしまう可能性があるからだ。

また、軽いストレッチやマッサージ、サウナ、入浴なども有効。痛みのある部位を直接刺激することは避けよう。

PART_2

筋トレで成長ホルモンをバンバン出す！

自転車乗りが成長ホルモンを出す3大メリット

1. 筋肉量増大、筋力増強による競技力の向上が期待できる
2. 基礎代謝増加、代謝増強により体脂肪が減少しアスリート体型へ変化する
3. ハンガーノックを防ぎ筋疲労の到来を遅らせることができる

筋タンパク合成を高める、アナボリックホルモンは、筋肉作りに欠かせないホルモンだ。そして、そのなかのひとつが、成長ホルモン。成長ホルモンは、筋量増量のほかに、身体の組織の新陳代謝を高める作用ももつ。

成長ホルモンの分泌促進効果のあることが明らかとなっているのが、筋トレや、スプリントトレーニングなど無酸素性の運動だ。その理由は、有酸素性の運動よりも無酸素性のほうが、筋肉内に乳酸などの代謝産物が短時間で蓄積しやすいからだ。代謝産物の蓄積量が増大すると、筋肉から脳へ信号が送られて、脳下垂体前葉から成長ホルモンの分泌が促されるのだ。

また、成長ホルモンは、持久力の維持にも欠かせない。成長ホルモンが不足すると、糖や脂質の代謝が低下し、外部から摂取した糖や脂質をエネルギーに効率的に変えることができなくなる。とくに、脂質の代謝に深く関わっているため、成長ホルモンの分泌量が減ると、体脂肪を燃料として使えなくなり、それを補填するため身体は糖を大量に使ってしまい、ハンガーノックに陥りやすくなる。

糖は燃焼として使用されるとき、乳酸という燃えカス（代謝産物）を筋肉内に残す。乳酸は筋肉の動きを悪くする作用をもつことから、糖の使いすぎは筋疲労を倍増させることになる。いっぽうの体脂肪は、燃えカスを残さないという特性をもつため、持久力維持には脂質を燃料として使うことが重要となる。

筋肥大というイメージばかりが先行し、筋トレ、成長ホルモン分泌を嫌うサイクリストも多いようだが、以上のことから、成長ホルモンを不足させない身体を作ることがいかに重要かが理解できるはずだ。



健康維持に欠かせない「成長ホルモン」とは？

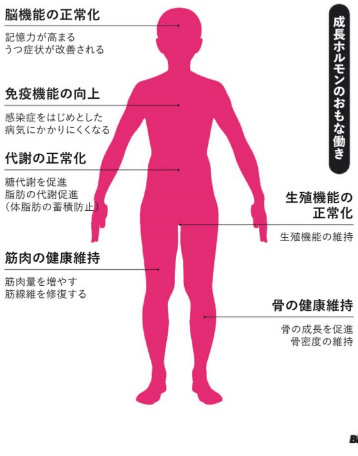
成長ホルモンは、その名のとおり、小児期には骨や筋肉に作用してその発育や発達を促して子どもを成長させる働きをもつ。しかし、成長期を過ぎた大人にとっても重要な役割を果たしている。

成長ホルモンは、前述の筋肉の増大や増強、糖や脂質の代謝促進のほかに、皮膚や髪の成長、内臓や血管、筋肉などの身体の組織の修復（新陳代謝）の正常化にも欠くことができないホルモンだ。その分泌量が減少すると、やる気が低下したり、イライラしたりと、精神面にも影響するといわれている。

成長ホルモンの分泌を妨げる最大要因は、ストレス。それは、ストレスを感じると分泌量が増えるホルモン「コルチゾル」が原因だ。コルチゾルとは、強いストレスを感じたときに身体を守るために分泌される「抗ストレスホルモン」と呼ばれるもの。本来は健康を守るためのホルモンだが、量が増えすぎると成長ホルモンの分泌を制限してしまうのだ。

とくに、成長ホルモンがもっとも多く分泌されるタイミングである睡眠時は、精神的にリラックスできていないと、コルチゾルが増えて成長ホルモンが分泌されなくなってしまう。睡眠不足や、眠りが浅いといった人は成長ホルモン減少傾向にある可能性が高いので、要注意だ。

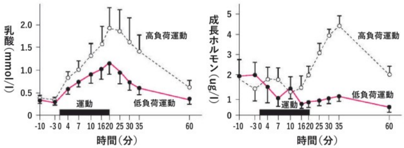
成長ホルモンのおもな働き



筋肉を冬眠させるな！

身体を追い込み「乳酸」を出せ

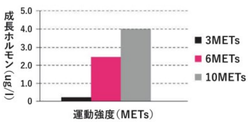
基礎代謝アップには筋トレは必須



負荷を軽くして回数を多くするより、1RM（負荷が強くて1回しかできないもの）に近い運動強度（実験では85%の運動強度）で回数を少なく施行したほうが、乳酸の分泌量が多く、それにともない、成長ホルモンの分泌も多くなる

出典：スポーツと健康の栄養学　第3版　下村吉治著　NAP Limited

エルゴメーターによる運動強度の血中成長ホルモン濃度



運動強度に比例して成長ホルモンの分泌量は増加する

出典：スポーツと健康の栄養学　第3版　下村吉治著　NAP Limited

成長ホルモンを高効率で分泌させるには、どうしたらいいのだろうか？　答えは、「筋肉に強い負荷をかけること」。

筋トレは、身体に酸素を多く循環させずに行う無酸素性の運動だ。体内の酸素量が少ない状態だと、糖が優先してエネルギー源として使用されることになる。つまり、無酸素性の運動である筋トレを行うと、筋肉を動かすためのエネルギー源として糖が大量に使用され、それに比例して筋肉内には糖を燃やした燃えカス＝乳酸が大量に蓄積されることになる。

そして、筋肉内に乳酸がたまり続けると、それに呼応するように成長ホルモンもどんどん分泌されるというしくみだ。

筋トレ以外に、乳酸を蓄積させるトレーニングとしては、次ページで解説する「高スプリントインターバル」も効果的といわれている。また、限界スピードでのヒルクライムでも、同等の効果が期待できる。つまり、成長ホルモンの分泌を短時間で一気に増やす秘訣は、身体を追い込み、瞬間的に身体を酸欠状態に追い込むトレーニングということになる。

有酸素運動だけでは基礎代謝が下がる!?

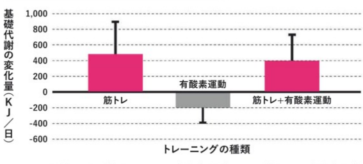
基礎代謝は筋量に比例して高まるため、成長ホルモンの分泌を増やしたいなら、基礎代謝を向上させることは必須となる。ただし、筋トレなしでも、自転車に乗っていれば基礎代謝を高いレベルで維持できると考える人も多いだろう。しかし、それは間違いであることが近年の研究で明らかになっている。

筋トレのみ、有酸素運動のみ、筋トレと有酸素運動の組み合わせの3タイプのトレーニングを続けた被験者たちの基礎代謝を測定すると、驚くべきことに、有酸素運動のみだと、基礎代謝が低下するという結果（下記のグラフ参照）が得られたのだ。

それを補うのが、筋トレだ。有酸素運動のみで基礎代謝が下がってしまった人が筋トレを行うと、その下がったぶんを補填できてしまうのだ。この実験結果からも、自転車乗りの基礎代謝維持に、筋トレは欠かせないことがわかるだろう。

注意してほしいのは、筋トレと有酸素運動を行う順番。基礎代謝向上を目的にトレーニングを行う場合は、筋トレ→ライディングの順番で行おう。いっぽう、ライディング→筋トレとすると、疲労のみが残り、筋トレの成長ホルモン分泌効果が低下する可能性があるからだ。

基礎代謝アップには筋トレが必須



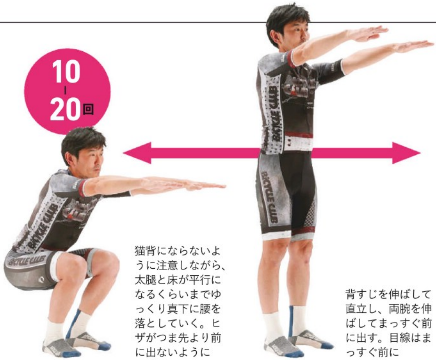
男性30人が筋トレのみ、有酸素運動のみ、筋トレ＋有酸素を各週3回、10週間実施。有酸素のみでは基礎代謝は下がるが、筋トレをプラスすることで上がる

出典：Brett A. Dolezal & Jeffrey A. Potteiger, J Appl. Physiol, 1998より改変



PART_2

10
-
20回



猫背にならないように注意しながら、太腿と床が平行になるくらいまでゆっくり真下に腰を落としていく。ヒザがつま先より前に出ないように

背すじを伸ばして直立し、両腕を伸ばしてまっすぐ前に出す。目線はまっすぐ前に

TRAINING 1

スロースクワット

スロースクワットは大腿や臀部の大きな筋肉を刺激できる筋トレだ。一見、簡単そうに思えるが正しいフォームで、ゆっくりとした動きで行うと、かなりきついメニューだ。直立姿勢からゆっくりと5～10秒かけて腰を落とし、元に戻る動きを行おう。これを10～20回行う。また、0.5～1.5kgのダンベル（水を入れたペットボトルでも可）を両手に持ち、ヒジの曲げ伸ばしをゆっくり20回ほど繰り返すメニューを加えると、さらに効果がアップする。これらのメニューを約2週間続けると、1～2割ほど成長ホルモンの分泌量がアップするという報告もある。

TRAINING 2

スプリントインターバル

適正負荷をかけやすいのは、サイクルトレーナーを使用することだ。体重の7.5%程度の重さに相当するような抵抗で、30秒間全速でスプリント回転を行い（1000～1500W）、3～4分間の休憩をはさんで4～6セット行う。ただし、初心者にはかなりきついトレーニングなので、きつすぎると感じたら、20秒間を2セット繰り返すだけでも有効性は維持できる。1セットでも血中の成長ホルモン濃度は上昇するが、できれば2セット以上は行うようにしたい。

機種により設定も異なるが、全力でこいで20～30秒間で疲労困憊になるくらいの強度で行うことを目標に行おう。サイクルトレーナーを使用しない場合には、20～30秒間、全力でヒルクライムを行う。このメニューでも同様の効果が期待できる。

「疲労困憊」を目指そう

全力スプリント30秒

↓

3－4分レスト

×

4－6セット



EXERCISE_1

成長ホルモン分泌を促すには、筋トレと高強度インターバルトレーニングの組み合わせが最適。筋トレは、軽い負荷でゆっくり、持続的に筋肉を動かす「スロートレーニング」がとくに有効だ。実験でも、高強度の追い込みトレーニングをしたとき同様に乳酸を分泌させ、成長ホルモン分泌を促せるトレーニングメニューであることがわかっている。

さらに効果を最大まで引き上げるには、重いウエイトを使ったトレーニングがお薦めだが、スロートレーニングなら、自重でも十分な効果を得ることは可能だ。また、正しい指導のもとで行わなくてはならないが、加圧トレーニングは、通常の筋トレよりも軽い負荷で成長ホルモン分泌促進効果が得られることがわかっている。

ここでひとつ留意したいのは、筋トレのセッション間の休憩時間。休憩をする場合には、3分より1分のほうが成長ホルモン分泌は多くなる。かなりハードだがその後に、30秒で疲労困憊となるような強度で行うスプリントインターバルを行うと、血中の成長ホルモン濃度がさらに高まるだろう。

筋トレとの合わせ技で使える筋肉を作る

成長ホルモン分泌トレーニング

『スロースクワット→スプリントインターバル』

筋肉を冬眠させるな！

EXERCISE_2

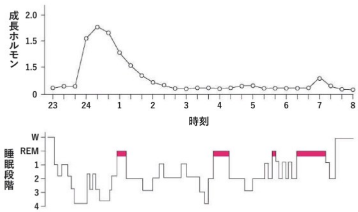
十分な睡眠時間と、質のいい睡眠をとることが成長ホルモンを減らさないポイント。成長ホルモンの分泌量が最大となるのが入眠後2～3時間の深い眠り（ノンレム睡眠）の間。長時間寝たとしてもこの時間帯の睡眠の質が悪ければ、成長ホルモンの分泌量は減ってしまう。そのため、睡眠時間が十分にとれない状況であっても、入眠後2～3時間はしっかりと眠り、脳を休ませる工夫を。

また、成長ホルモンは昼寝でも促進されるので、寝不足のときには30分程度の昼寝をとり入れるといいだろう。

“睡眠改善”が成長ホルモン分泌促進のカギを握る

成長ホルモン分泌睡眠法

睡眠中のGH血中濃度の変化と睡眠段階



睡眠がもっとも深くなる最初の2～3時間が成長ホルモン分泌のピークに。眠りが浅いときに出現するレム睡眠が増え出すと、成長ホルモンの分泌量は激減する

出典：スポーツと健康の栄養学　第3版　下村吉治著　NAP Limited

＼安眠の鉄則／

- □ **規則正しい睡眠時間に**
  毎日決まった時間に寝て起きて睡眠のリズムを保ち続ける。就寝時間は不規則になったとしても、休日も含め、起床の時間は同じに
- □ **就寝約1時間前にぬるめのお湯につかる**
  入浴で上がった体温が就寝時に下がることで寝つきがよくなる
- □ **リラックスした状態で眠る**
  自分に合った寝具を使用したり、リラックスできる音楽を聴く
- □ **就寝前にスマホやパソコンの画面を見ない**
  就寝前にスマホやパソコンの画面を見ていると、スムーズな入眠を促すホルモンである「メラトニン」の分泌が抑制され、睡眠の質も低下してしまう
- □ **室温を快適な状態に保つ**
  夏は25～28℃、冬は18-22℃を保てるようにする
- □ **就寝前に軽いストレッチを行う**
  ストレッチは体の緊張をとり、体をリラックスした状態に導く副交感神経を活性化させる。運動強度の高い運動は身体を興奮させ、睡眠の質が低下する
- □ **強すぎる照明を使わない**
  蛍光灯などの強い光は、神経を高ぶらせるため安眠を妨げる。また、就寝時は照明は消して、できるだけ部屋は暗くする

EXERCISE_3

成長ホルモンの材料が不足すると、いくら筋トレをしたとしても分泌は滞る。もっとも重要な栄養素は、タンパク質だ。なかでも、成長ホルモンの材料となるのは、アルギニン、オルニチン、メチオニン、グルタミンなどのアミノ酸を多く含む食品。とくにアルギニンは脳下垂体に働きかけ、成長ホルモン分泌を促す。

また、空腹感を感じたときに分泌される「グレリン」というホルモンは成長ホルモンの分泌を促す作用をもつため、空腹を感じることが大切だ。食間に間食をすると、グレリンの分泌が妨げられ、成長ホルモンの分泌も低下するので控えめに。食事が消化されるまで食べ物を胃に入れないことが成長ホルモンの分泌を増やす秘訣だ。

正しく食べて強くしなやかな筋肉を作る

成長ホルモン分泌栄養摂取法

アルギニン豊富な食品を食べよう

＼タンパク質不足は厳禁！／

鶏肉、エビ、大豆食品、落花生、アーモンド、ゴマは、アルギニンを含む、お薦め食品



PART_ 3

［ 呼吸を意識してコアを動かす ］

身体の意識改革

バイクを降りて自分のフォームを見直そう!

**「せっかくシーズン中につけた体力が落ちてしまっていないかな〜」と
気をもんでいる本誌読者の方も多いはず。
そんな冬にこそ見直したいのが身体の意識改革だ。**

TEXT:山口博久（本誌） PHOTO：廣瀬友春／三井至 ILLUST：Eraxion ／田中斉

いままで取材でフィッター&コーチの福田昌弘さんの指導をたびたび受けてきたが、そのたびにスランプから脱出してきた本誌・山口。そこで、この冬のあいだにおススメしたい、福田さんによる身体の意識改革を紹介する。

「本来的には体幹、コアをボックスにして安定させて、本来動くべき股関節や肩関節で動きを作りたいところです。マンセボ選手の写真を見てもらえばわかりますが、明らかにボックスを安定させて乗っているのがわかると思いますね」

ところが、本誌・山口もそうだが、動きが苦手なところを動かさず、得意な動きでカバーしてしまう、いわゆる代償動作をしているケースが多い。代償動作を使ってもそれなりに成績を残せてしまうが、ケガや不調を訴えるケースが多いので直すにこしたことはないのだ。

そこで目指したいのが、ダブルクランチ、つまり「エア」ライディングフォームで理想的なバイクフォームで身に着けることだ。

福田さんのコーチを受け、ツール・ド・おきなわで好調だったライダーの話では「福田さんの指導を受けて、弱点克服のためにプランクを取り入れてから、上肢の安定するようになりました。そうなると股関節はぶら下がっているようにリラックスしてスムーズに動かせるようになりました」という。



脊柱や胸郭などを
なるべく動かせるようにしましょう

impression rider
ハムスタースピン
福田昌弘

日本スポーツ協会公認自転車競技コーチ。現在、関西医科大学医学研究科博士課程に在籍し、自転車での身体の使い方について研究中。著書には『ロードバイクスキルアップトレーニング』がある

身体の意識改革

福田さんが推奨するダブルクランチの姿勢は、まさにライディングフォームそのものだ。バイクを降りてできないことは、バイクに乗ったときにできないのだ。この姿勢は難しく、とくに脊柱を安定させるプランクの姿勢を維持しないといけないので、呼吸を意識するなどして脊柱まわりのフレキシビリティが求められる。

脊柱の自由度が上がると ライディングフォームも変わる

ライディンフォームの基礎「ダブルクランチ」



「脇を締めるという表現がありますが、これは関節としてのワキを締める動作、つまり腕を下すことではなく、胸郭あたりにある脇に力にいれることです」と福田さん。このほかにもお腹を膨らませるなど、体幹を自由に使えるようになると、中心に力を入れて、手足をリラックスさせてより安定した力を発揮することができる。

理想的には 「脇を締める」や「肋骨の下に力を入れる」 など脊柱や胸郭を 自由に使えるように！



フランシスコ・マンセボ選手はライディング中にそのお腹が膨れている。こうした体幹のコントロールをすると、ライディング中も手足がリラックスできる

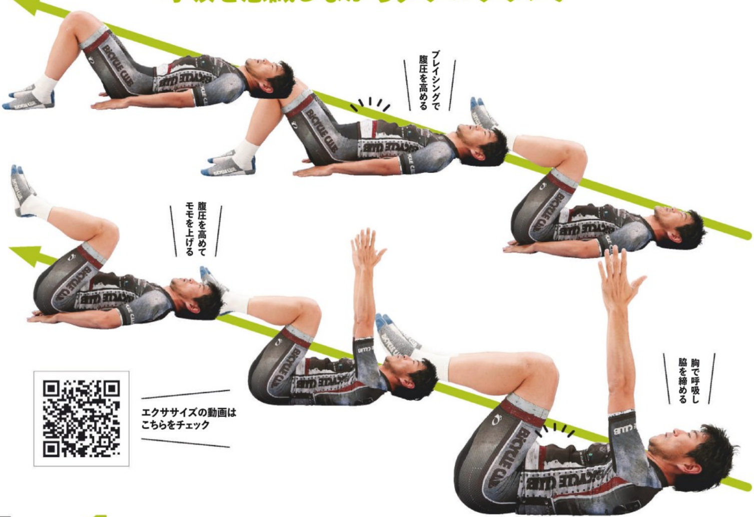




PART_3

ダブルクランチの姿勢を作るポイントは、腹圧を使って体幹を安定させることだ。「よく体幹トレーニングで出てくるドローイン、お腹を凹ませるのではなく、しっかり腹圧を高める、いわゆるブレイシングして欲しいですね」と福田さん。さらに腕を上げる際には胸椎の柔軟性が必要になる。

呼吸を意識しながらダブルクランチ



エクササイズの動画は
こちらをチェック

POINT_1 お腹に力を入れすぎないで胸郭を動かして呼吸しよう

ブレイシングは腹式呼吸で空気を吸い、お腹を膨らませた状態でお腹にぐっと力をいれた状態をイメージするとわかりやすい。P47のマンセボ選手のように腹圧を高めた状態がブレイシングだ。ダブルクランチでは、モモに加え、さらに腕を上げる動作をするが、腹圧は高めたまま、胸で空気を吸いながら、胸郭を動かしながら胸椎を曲げていく。「ニュアンスはむつかしいのですが、このときお腹に力を入れすぎないで、胸でも呼吸ができるようにしましょう」

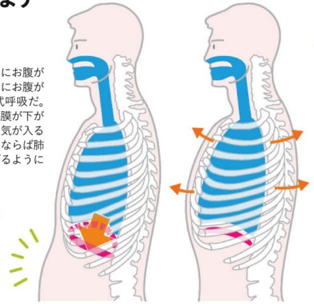
腹式呼吸

空気を吐くときにお腹が凹み、吸うときにお腹が膨らむのが腹式呼吸だ。結果として横隔膜が下がることで肺に空気が入るが、難しいようならば肺を下に押し下げるように意識する

横隔膜を下げて肺に空気を入れる

↓

お腹が膨らむ



胸式呼吸

意識して胸式呼吸するのも難しい。前胸だけでなく、背中も広げるイメージで呼吸してみよう。本誌・山口のように胸郭の柔軟性が低い場合には、別途エクササイズで柔軟性を高めよう

胸郭を広げて肺に空気を入れる

身体の意識改革

コアを安定するダブルクランチの次はいよいよペダリング動作を試してみよう。まずはプランクの姿勢で、コアをまっすぐにする。ここでも腹式と胸式の2つの呼吸を意識すること。これができるようになったら、かかとと肩で身体を支えながら、左右の足を交互に動かして、股関節を動かしてペダリング動作を再現してみよう。

さらに股関節の動きを取り入れてみる





POINT_ 2 自分の苦手な動きにあわせてエクササイズで克服していく

ここでの動きを試してみて、自分に苦手な動作をひとつずつ解消していく。地味な動きだが、意識してこなかったところを動かすには時間がかかる。本誌・山口の場合、胸椎の柔軟性が課題となった。

形ではなく動かす意識を大切に！



じつは胸郭は呼吸をすると膨らむ。つまり可動するのだ。ところがふだんは動かさないので、動きが悪くなってしまっている。そこで、呼吸を意識的にすることで本来の動きを取り戻していこう



呼吸しながら胸郭の動きを意識



2_ 股関節を曲げるおじぎ

脊柱はプランク状態を維持して、股関節だけを曲げる、いわゆるおじぎの姿勢。じつは難しく、脊柱をコントロールする練習になる。プランクの姿勢が崩れてしまったり、ヒザが曲がったりしてしまう



1_ 胸椎を曲げてみる

本誌・山口の場合、胸椎を動かすことが苦手なので、まくらなどのおもりを手にもって、その重さで胸椎を曲げてみよう。腹圧を高めておいて、胸椎だけを脱力する

ツーリングの達人に聞く BIKE CKING

バイクパッキング入門

**軽くなったテント泊機材を愛車に載せて、
キャンプを気ままに楽しむバイクパッキング。
世の中はキャンプブーム、
バッグや機材の入手もハードルが下がって、
2020年いよいよブームが来るか!?
ひと足早いバイクパッキング入門!**

TEXT：西山貴之（本誌） PHOTO：増川浩一
ILLUSTRATION：田中斉



専用バッグで
キャリアいらずの
軽量スタイル



バイクパッキングスタイル



キャンプツーリングスタイル

従来はキャリアを装着したツーリング車でないとキャンプ泊は難しかった。バイクパッキングならキャリアなしでも大容量。劇的に軽くなったキャンプ用品を積載して走れるキャンプツーリングが可能に

PA

シートバッグを筆頭としたバイクパッキング用バッグを装着することで、キャリアなしでも大容量の積載が可能に。また登山用キャンプ機材も劇的に軽くなり、ロードバイクでもキャンプツーリングができるようになった。

キャンプ×自転車のハードルはかなり下がって、バイクパッキングはひとつのツーリングスタイルとして定着しつつある。とはいえ、数年前までは手軽とはいいがたかった。本格的な超軽量キャンプグッズはやはり高価だ。

しかし世の中は、空前のキャンプブームとなった。ソロキャンプをする人も珍しくなくなり、軽量かつ安いソロテントが手に入れられるようになった。加えてバイクパッキング用のバッグも出そろった感がある。

切り詰めた軽量キャンプ泊は多少のやせ我慢を強いられるが、最近のトレンドは、キャンプ場でもくつろげる、ちょっと多め積載。バイクパッキングとキャンプツーリングのハイブリッドスタイルだ。ツーリングの達人にしてモデルの山下晃和さんのキャンプ旅スタイルを見てみよう。





Profile

山下晃和

旅するファッションモデル。雑誌やCMなどのモデル業のかたわら、トラベルライターとして活躍。ツーリングで世界中を走るほか、「バイク＆キャンプ」などアウトドアイベントも手掛ける。自転車キャンプの伝道師



達人のバイクパッキングスタイル

秋冬のソロ自転車キャンプをテーマとした、山下さんのバイクパッキング装備。自転車だからできるキャンプの楽しみを追求!

01

Wear
ウエア

サイクル用とカジュアルウエアを旅により使い分けるが、最近はキャンプだと上はネルシャツ気分の旅が多いと山下さん。焚火するなら化繊より綿素材のほうが安心。パンツはモンベルのサイクルライニングパンツ（1万1500円／税抜）。裏起毛で暖かい

問：モンベル　www.montbell.jp



キャンプ旅ではノンビンディングフラペ派

Front bag
フロントバッグの中

02

サイクルバッグ類は英国ハンドメイドのリストラップを使用。ドライバッグと組み合わせるホルスタータイプのバーバッグでテント類を収納。ホルスターに付いたポーチにサイフなどよく出し入れするものを入れている。ハンドルには、フィードバッグに相当するテックバッグを装着。こちらも小物入れとして便利だ



ハンドルバー上部に装着するリストラップ・テックバッグ（5480円／税抜）。中にはヘッドライトなどよく使う小物類と補給食など





①リストラップのバーバッグ（1万7800円／税抜）ドライバッグをホルスターで装着。ポーチも付属する　②テント。マウンテンハードウェア・ゴーストUL1。751gと超軽量　③テントのポール　④テントの下に敷くグランドシート　⑤歯ブラシやせっけんなど　⑥キーケース＆小銭入れ　⑦携帯リュック。お土産など荷物が増えたときに

リストラップ　問：ダイアテック
www.diatechproducts.com

自転車ツーリングもキャンプもだいご味はソロ。気ままに自由であるからこそ旅、他人に合わせなくていいのが魅力だ。山下さんも、ソロで自転車キャンプをすることが多いという。

自転車で行くことで、より自由になるが、積載量や走れる距離など、より制約も増える。そこをクリアしつつ自分のスタイルを確立していくのが、自転車キャンプの楽しさだ。準備がおもしろい。



通なキャンパーになるとベストシーズンは冬という。虫に悩まされず、客も少ない静かなキャンプ場で過ごせる。寒いのだけ解決すれば、意外と快適だ。

しかしバイクパッキングでの冬キャンはなかなか難しく、そこを解決するのが達人のテクニック。じつは寒いのは得意じゃないんですが、という山下さんだが、今シーズンは冬キャン自転車旅の魅力を開拓すると意気込んでいる。

03

Cargo cage フォークのカーゴケージ

寝袋とマットは、フォークにカーゴタイプのケージで装着。寝袋はナンガという国内ブランド。0℃対応で重さは300gほどしかない。マットはクライミットのスタティックVという空気を入れるマット。テント泊はマット選びがとても重要。どちらも冬季対応ながら軽くコンパクトなのでフォークに装着してもハンドリングに影響が少ない



フレームにもカーゴケージ。ボレーのストラップを使ってナルゲンの細口1ℓボトルを装着



DOM・ゴリラケージ（3500円／税抜）は、ケージごと簡単に着脱できる。隠れた逸品

ゴリラケージ　問：クワハラ　www.kuwahara-bike.com



05

Frame bag

フレームバッグの中

フレームバッグにはバッテリー類を入れる。フレームバッグにはS・M・Lのサイズがあることも多い。自転車のサイズや、ほかに装着するバッグと干渉して装着できないこともあるので、ベストサイズを選ぼう





①リストラップ・フレームバッグミディアム（9980円／税抜） ②モバイルバッテリーやUSBケーブルなど、予備の電源類 ③半袖のダウンジャケットは、バッグの緩衝材として入れる。半袖なのは軽量なのと、焚火で袖に穴があくことを考慮して

04

Top tube bag

トップチューブバッグの中

トップチューブバッグには、金属製のものも多く重みがある自転車ツール関連のものを集めている。バイクのハンドルやフォークなど外側に軽いもの、フレームなど中心に近くなるほうに重いものを集める基本テクニック



これだけの装備があれば、ツーリング先で遭遇するあらゆるメカトラブルにほぼ対処できそう。①リストラップ・トップチューブバッグ(4980円／税抜) ②携帯ポンプ ③携帯ツール ④交換チューブ ⑤パンク修理キット ⑥チェーン切り ⑦多目的ツール ⑧ペダルレンチ

リアバッグはスタイルに応じて

**リアはキャンプの楽しみ方に応じてシートバッグかパニアバッグ。
パニアバッグの大容量はキャリアならではの積載力、
バイクパッキングだけでは難しいプラスアルファの焚火&料理グッズを
持っていけるハイブリッドスタイルだ!**



シートバッグのみを使うバイクパッキングスタイル。冬用でも最低限のキャンプ泊装備ならこれで収まる

Style 01 シートバッグの中



①リストラップ・サドルバッグ8ℓ（1万7980円／税抜）。ホルスターとドライバッグ ②ガス缶 ③コッヘル ④輪行袋 ⑤救急キット ⑥レインパンツ ⑦メリノウール下着 ⑧ソーラーランタン ⑨十徳ナイフ ⑩シングルバーナー ⑪折りたたみチェア ⑫レインウエア ⑬ダウンのハーフパンツ



冬のテントの中、ダウンのハーフパンツを履くとくつろげる。地面の冷たさを感じづらい

Style 02 サイドバッグの場合



①ブルックス・サフォークリアパニア（1万6000円／税抜、片側1個）②まな板にもなる皿 ③スピーカー ④調理道具のバッグ ⑤サングラス ⑥バーナー用の網 ⑦メスティン（飯盒） ⑧一眼レフカメラ ⑨グローブ ⑩斧 ⑪バイオライト（焚火台） ⑫焚火台のバッグ

ブルックス　問：ダイアテック www.diatechproducts.com



キャンプ場でくつろぎたいときはパニアバッグに。上の装備に加えて左に紹介するアイテムを持っていける



あえて自転車でソロキャンプをする理由について山下さんは「どこか遠くのキャンプ場で愛車と過ごしたいと思ったときに、もっとも早くて手軽な手段だからです」という。

思い立ったら自転車にキャンプ道具をパッキングして、羽田空港に行く。すると半日後には北海道や九州のキャンプ場だ。クルマやオートバイなら2日以上かかる。

自転車の場合、航空運賃のみ。自転車とダッフルバッグに詰めたキャンプ用具は多くのエアラインは無料で運んでくれる。ハードルが高そうな、飛行機輪行でのバイクパッキングだが、意外とこの組み合わせが最強だ。

自転車キャンプのおもしろさは、道具選びにもある。オートキャンプは、クルマの中に積めるだけのものを持っていってしまいがち。

キャンプを重ねるごとに洗練されていく



年に60日くらいはテント泊をしているという山下さん。今シーズンは、冬キャンの経験も積んで自転車キャンプの可能性を探りたいと話す。シーズンオフなし

自転車だと（とくにバイクパッキングは）持てる荷物に制約があり、必用なものを厳選して持っていく必要がある。

「ほんとうに必要なものがわかってくるので、回を重ねるごとに洗練されていきます」と山下さん。自転車でキャンプをするとキャンプ力が磨かれるという、逆に自転車キャンプをすると、オートキャンプも洗練されていくとか。

自転車×キャンプの楽しさを伝えたい山下さん。イベント「バイク＆キャンプ」をプロデュースし今年11月に4回めを開催した。協賛するメーカーも増え、年々規模は拡大している。

自転車キャンプを始めたい人へのアドバイスを聞いてみると「荷物が厳選されるので、最初からいきなりバイクパッキングというよりは、パニアバッグを使うスタイルから始めるのもオススメです」という。

最初は不安でいろいろ持っていきたい。そこからキャンプを重ねてそぎ落としてバイクパッキングになるという方法論だ。やがて、焚火台などキャンプ場でのくつろぎグッズを持っていきたくなって、またパニアが欲しくなる。

ブームで、キャンプグッズも豊富に手に入るようになった。テント選びに失敗しても、それをフリマアプリで売って、また別なテントを買い直すということも手軽になった。「失敗が経験になる。失敗を恐れずトライすれば新たな世界が広がります」と山下さん。

キャンプ未体験のサイクリストも、ファミキャンを卒業したオートキャンパーも、２０２０年はソロデビューしてバイクパッキング元年としてはいかがだろう。



2017年から開催されているバイク＆キャンプ。自転車＆アウトドアのブースが並ぶほか多くのバイクパッカーが集う。次回6月、茨城県・霞ケ浦で開催



夏場はライトなバイクパッキングスタイル。テントや寝具などシーズンに合わせたものを選び、装備は旅によって変わる



MTBでバイクパッキングすることもよくある。超軽量なマウンテンハードウェア・ゴーストUL1はお気に入りのテントのひとつ

Storage; 20ℓ

グラベルロードでキホンのパッキング方法

バイクパッキングと相性のいいグラベルロード、キャンプの友に手軽で丈夫な一台を手に入れるのもいい。基本となるバッグ&アイテムの装着方法をマスター。

使い方も自由なマルチバイク



フェルト・ブローム60　価格11万8000円（完成車／税抜）
問：ライトウェイプロダクツジャパン www.riteway-jp.com



01 ケージを装着

ボトルケージを装着。グラベルロードのフレームには、ダウンチューブの下側に3つめのケージ台座があることも多い。ここは重心に近く、重めのツールボトルなどを収めるのにピッタリの場所

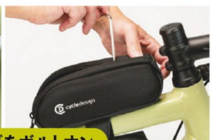
ツーリングに限らず、公道を走るにはライトとベルは必須。キャンプ場は山奥が多い。山道は思った以上に暗く、また冬の山は思った以上に日が沈むのが早い。十分な明るさのライトが必須。キャンプの夜に役立つことも





02 ライト&ベルは基本





04 トップチューブバッグをボルトオン

トップチューブにケージ台座があるフレームも増えてきた。サイクルデザイン・エヴァフレームバッグ（3200円／税抜）で、トップチューブバッグをボルトオン



03 フレームバッグ装着

サイクルデザイン・トップチューブバッグ（4800円／税抜）。フレームバッグ＆トップチューブバッグ類はメーカーをそろえたほうが互いの固定ボルトなどが干渉しづらく、2つ合わせて装着しやすい傾向にある

サイクルデザイン　問：ライトウェイプロダクツジャパン
www.riteway-jp.com



フレームバッグを装着しながらもダブルボトルが装着できた。540㎜なので、大きめフレームだと余裕がある。ツールボトルはハンガー近くに

キホンのバイクパッキングフル装備





05 ロールタイプのフロントバッグ

フロントには、サイクルデザイン・ハンドルバーバッグ（5400円／税抜）を装着。これは片側ロールアップ式のバッグ。出し入れは手間がかかるので、キャンプ場に着いてから使うものを収納するのが基本

06 シートバッグを装着

定番のロールアップタイプのシートバッグ、サイクルデザイン・バイクパッキングサドルバッグ（6900円／Ｍサイズ、税抜）を装着。シートバッグをつけるとシートポストにリアライトを装着できないので、シートステーに装着するタイプを使うといい







バイクパッキングスタイルの基本を押さえたバッグ構成。これだけの収納力があれば、夏季シーズンの自転車キャンプは余裕だ

Storage;

50ℓ より積載アップのアドベンチャースタイル

フレームやフォークにボルト穴が多数あるアドベンチャーバイクなら、簡単にカーゴケージやキャリアを装着できる。パッキング&キャリアのハイブリッドスタイルで積載アップ!

スチールのアドベンチャーグラベルロード



ジェイミス・レネゲードS2　価格:25万5000円（完成車／税抜）
問：ジェイミスジャパン　www.jamis-japan.com





02 フロントキャリア&サイドバッグで積載

さらに容量を増やしたいならキャリアでサイドバッグを付ける。チューブス・タラ（1万4800円／税抜）をフォークのボルト穴を利用して装着。オルトリーブ・グラベルパックQL2.1（1万9500円／税抜ペア）で25ℓの大容量が生まれる

オルトリーブ／チューブス 問：ピーアールインターナショナル
www.g-style.ne.jp

01 カーゴケージ&ドライバッグで積載

フォークのボルト穴にブラックバーン・アウトポストカーゴケージ（3200円／税抜）を装着。オルトリーブのドライバッグPS10バルブ付き（3300円／税抜）を装着するのが、キャリアなしで行くなら定番のスタイル

ブラックバーン 問：インターテック www.intertecinc.co.jp





Check!

ボルト穴が後ろにあればリアキャリアも





グラベルロードには、リアにキャリア用ボルト穴が用意されているモデルも多い。ライトウェイ・パニアバッグ対応オフセットリアキャリア（4900円／税抜）で、リアにもサイドバッグ装着可能に

ライトウェイ　問：ライトウェイプロダクツジャパン
www.riteway-jp.com

02 シートバッグの賢いパッキング方法

リアはキャリアレスで軽量化。シートバッグとフロントパニアの組み合わせは最近多いスタイル。オルトリーブ・シートパック11ℓ（1万8800円／税抜）を装着。バイクパッキングバッグの代名詞ともいえるシートバッグの使い方をおさらいしよう





まず先端の細くなっている部分に入る小さなものを入れる。出しづらいので注意



次にコッヘルやバーナーなど重いものを入れる。内側が重くなるようにする



外側になるほどに軽いものを入れていく。そのほうがバッグが揺れない



形のあるもののすきまを埋めるように着替えなどをそのまま入れ緩衝材とする



手で押して全体的に先が細い円柱形になるようにバッグの形を整える



バルブのあるバッグは、バルブを開放して圧縮した際に空気が抜けるようにする



バッグの開口部から丸めるように空気を抜きながらロールアップ。口を固定



軽くシートにベルトで止めたら、上のベルトをサドルレールに通してキツく装着



シート部分のベルトを再度引っ張って、しっかりキツめにベルクロで止めて完成



フロント＆トップチューブバッグ、ダウンチューブのカーゴケージにドライバッグを装着。この3点はジェイミス製。これで大容量を達成

実践！ バイクパッキング冬のソロキャン

**編集部ニシヤマが初めての自転車冬ソロキャンにチャレンジ。
手持ちバイクパッキング装備で12月のキャンプの夜を明かせるか!?**

冬キャンの快適サイクルウエア





03 フィードバッグ

フィードバッグには、カメラやミニ三脚など記録に頻繁に使うものを入れている。ときにはスマホや補給食なども。あるとないとでは便利さが違う。悪路だとカメラが飛ぶので要注意





01 ウエア&バッグ

バイクパッキングスタイルのみでは、冬キャン装備は入りきらなかった。ウィングナット・バイシクルバッグパックを背負い、コッヘル&ヤカン、防寒用のダウンジャケットを入れる。短い走行距離なら、バッグパックもあり。買い出しにも便利だった。ウエアはリンプロジェクトのポロパンツ（1万6000円／税抜）&バイクマンパーカー（2万4000円／税抜）を着用

リンプロジェクト　問：シャノア www.rinprojectshop.com





02 フロントバッグ

キャラダイスの小型サドルバッグ、ジップロールをフロントで使えるようにベルトを改造したものを使っている。ハンドリングに影響しないように半身のインフレーターマットやガス缶などかさばるが軽いものを入れている。上部がジッパーなので出し入れしやすい





初の冬ソロキャンだ。自分のキャンプ用具は春夏秋の3シーズン用がほとんどなので、冬に対応できるだろうか!?
　シュラフ（寝袋）は、3シーズン用にシェラフカバーをかけて対応（そもそも冬用シュラフはバイクパッキングでは大きくてムリ）。さらにアルミ蒸着のエマージェンシーシートを敷く。さらに予備のダウンジャケットも持ち、これをマットの上に敷くか被って寝る。



さらにはアルコールストーブで使えるヒーターも持っていき万全のバックアップ体制。
　グラベルロードは持ってないので、いつものエンデュランスロード。バイクパッキングオンリースタイルで挑むが、やはり冬のキャンプ装備を全部搭載するのは難しい。やむなく入りきらない荷物はバックパックで背負うことに。これでチャレンジ。ソロを楽しみ翌朝快適に目覚めれば成功だ。

04 フレームバッグ

トピークのミッドローダー 4.5ℓ（旧型）を使用。ガス用バーナー、アルコールストーブ＆ヒーター、ランタンなど重いものをバイクの中心に。ガスやアルコールなど熱源が異なるのは、あまりスマートではない。寒さ対策にエマージェンシーシートも





05 シートバッグ

リンプロジェクトのトラベルサドルバッグ14ℓ（1万4000円／税抜）。大容量なので、テント一式、シェラフ＆シェラフカバーが入ってしまった。中華テントのネイチャーハイクを使用。2人用なので過ごしやすく出番が多い。折りたたみソーラーランタンを外付け





伊豆の林道を楽しむ。ちょっと入ればこんな山道だ。グラベルもあるが林道を越えて来るにはスキルがいる



土肥の路地をくまなく走る。温泉があり、地元の人が使う共同浴場なら300円で入れるところも

結果的に初心者向け 自転車冬キャンは楽しかった

昨今のキャンプブームで冬キャンも一般的になりつつある。キャンプの達人に言わせるとベストシーズンは冬ということだが、それはオートキャンプの話だろう。

ならば自転車キャンプ、かつバイクパッキングで楽しめるのかやってみることにする。ちなみに冬でソロというのは自転車でなくても初めて。家族のオートキャンプでも11月半ばまでしか経験がない。

冬に外で一夜を過ごすというのは、初日の出くらいしか知らない。氷点下を切りそうな山間部はちょっと怖いので、温暖な伊豆の海沿いを探してみた。

見つけたのは土肥のキャンプ場だ。残念ながらオープンは11月末までとウェブ情報にある。泊まりたいのは12月1日。1日くらいならもしや、と思って電話してみると、まあ開けといてやろうと言ってもらえた。

ただし12月になると海から突風が吹く日も多く、そうなるとテントもタープも吹き飛ばされるけど、助けにはいけないよ、ということだった。ペグとロープは多めに持っていくことにする。

じつはこのキャンプ場、目を付けたのは、向かいがコンビニだからだ。ヤバければ近くて便利なセブンイレブンがある。これは冬キャン初心者には心強い。

さてキャンプ場までのアプローチだが、輪行で行くなら沼津から海沿いのアップダウンを行くか、河津あたりから天城峠を越えてくるというのがガチな手段だ。どちらも上級者向け。キャンプ場の管理人に言わせると、自転車で来るという客もいるが、たどり付けない人も少なくないらしい。

私は走りに関しても初級者を自認しているので、クルマである程度近いところまで行くことにした。キャンプを楽しみたいので、まあ20kmも走ればいいだろう。



海からすぐ山の伊豆半島、海沿いの道もアップダウンが多く、距離以上に遠いのが西伊豆だ。近いからといって伊豆の道をなめるとクルマでも痛い目にあう

伊豆の海山を満喫し、近隣の名所を見て、海鮮丼を食べ、港町の路地をくまなく走って午後3時。そろそろチェックインしよう。

本来は営業を終えているキャンプ場なので当然一人だった。じつは自転車でキャンプする記事を作っておりましてと話すと「アンタもしかしてユーチューバー?」と言われた。

テントを張って、近くのイオンで買い出し。なんかふだんの生活

キャンプ場向かいがコンビニ&ドラッグストア





コンビニ激近で知る人ぞ知る「さざ波キャンプ場」。向いがセブンイレブンでその先が海。自然豊かというわけではないが、シーズン中は、海水浴や釣りを楽しむ人で賑わう



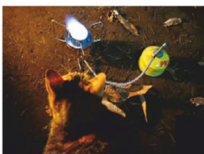
40張ほどのキャンプスペースだ。この日は最終日を過ぎており一人貸し切り。テントは居住性の高い2人用を使ったが、自転車で対応できる焚火台と椅子が次は欲しい

と変わらない感じ。向いがコンビニなのだから、弁当でも買ってくればいい話だが。イオンのゴマおにぎりをバーナーで焼飯にするというただ遠まわりな夕飯となった。

ビールはコンビニで買った。冬キャンのいいところは、虫がいないのと、その辺に置いておいてもビールがぬるくならないことだ。

ずっとかたわらに猫がいるのが気になる。このせいでかなりソロムードが阻害されている。国道を行き交うクルマの騒音を聞きながら、セブンの明かりでビールを飲む、相棒にノラ猫。

幸いさほど風も寒さもそれほどではなくテントの夜を無事明かした。ちょっと自信をつけたので、またソロ冬キャンに挑んでみようかと思っている。今度は、猫みたいなカワイイやつにジャマされない所で。




火の温もりかエサ欲しさか猫が離れず。しょうが焼きの味付け肉とおにぎりを炒める。ソロでのキャンプ飯はちょっと課題




翌朝は土砂降りでテントから出られず、アルコールストーブはテントの前室で湯を沸かすのに役立った。雨がやむ間を狙って撤収、流し台でテントを干す




テントの中にアルミシートを敷いて冷たさをやわらげる。冬は地熱に体温を奪われる。その上にマット、シェラフカバーをかけたシェラフで寝た

ジャパンバイシクルルート実走調査③

ビワイチ ＋周辺ルート

**実走調査第3弾は、“ビワイチ”
ジャパンナショナルサイクルルートにも選ばれ
その魅力もさることながら、“ビワイチ・プラス”という
充実した周辺ルートに注目して走ってきた。**

TEXT：絹代　PHOTO：宮田幸司　イラスト：田中斉　MAP：オゾングラフィックス
滋賀県商工観光労働部観光振興局ビワイチ推進室／守山市役所 総合政策部 地域振興・交通政策課

ジャパンバイシクルルートとは

全国のサイクリングルートに見識の高い、ツーキニストの疋田智さん、自転車百哩走大王（ロングライドやセンチュリーライドを走るクラブの愛称）の代表を務める平本雅典さん、サイクルライフナビゲーターの絹代さん、そして本誌編集部員によって選ばれた、世界に誇れる日本のベストサイクリングルート10選





PROFILE

サイクルライフナビゲーター
絹代さん

イベントやレースのMCや執筆、健康／観光／町づくりなど自転車に関わる全般でマルチに活動中。茨城県内の自転車活用推進計画などの検討委員も務め、自転車環境の向上や魅力発掘・発信等の活動にも携わる

多様な恵みをもたらす 母なる湖、琵琶湖

外周1周の距離は約200km、琵琶湖大橋以北の北湖1周で約160km。距離は短くないが、ほぼ平坦で、美しい湖面や自然環境を眺めながら走れるとあり、「琵琶湖一周」を示す「ビワイチ」はサイクリストの定番となり、この地域のサイクリングの総称として使われるまでになった。

古来よりこの地域は軍事や交通の要所であり、城郭や歴史上重要な合戦などの史跡が点在。旧街道の跡には、歴史や人々の営みを伝える街並みが残るなど、見どころの豊富なエリアでもある。琵琶湖外周走破にこだわらず、地域に足を伸ばす「ビワイチプラス」と呼ばれる楽しみ方もメジャーになりつつある。ルート設定によっては、峠越えのダイナミックなコースも楽しむことができるのだ。

琵琶湖外周の走行環境の整備が進み、ドライバーの認知も深まり、ゆるり散策する自転車と、高速で駆けるロードバイクが共存できる区間も増え、日本が誇るサイクリングルートとして、ナショナルサイクルルートの指定を受けた。生涯で百回琵琶湖を回る「ビワヒャク」という目標を立て、走行を積み重ね、健康を維持するベテランサイクリストたちもおり、ビワイチは、誰にでも楽しめる活動として、この土地に根ざし始めている。

滋賀県は琵琶湖を中心にサイクリストに優しい整備やサポートが充実

CHECK!



01

高速帯と低速帯が分かれている

歩道を低速の自転車が安全に通行できる自転車歩行者専用通行帯とし、車道左側には矢羽にブルーラインを重ねることで、高速の自転車の走行空間を確保、道路をシェアできる整備が進んだ。（東岸の一部）



02

標識や注意喚起がしっかりとある

路面表示や看板等を使い、「伝わる」誘導、注意喚起が工夫されている。交通量の多い地域やトンネルなどはとくに、来訪者の安全を守るため、ルート設定が熟慮されている。自己判断せず誘導に従って走ろう



03

ビワイチ各エリアにレンタサイクルを展開

ビワイチエリアにはレンタサイクルが多く、17の店舗がスポーツ車の貸し出しも行っている。ゲートウェイとなる米原駅のサイクルステーションのレンタサイクルは、複数日貸し出し、乗り捨ても可能

宿泊やスポット検索、情報満載のアプリがある

より楽しくビワイチをナビゲートする公式アプリ「BIWAICHI Cycling Navi」。ルート検索や音声ナビに加え、周辺スポット、ホテル検索や、ルートシェア機能も



04

300以上のサポートステーションがおもてなし

コンビニ、飲食店などがトイレやフロアポンプの貸し出しを行うサイクルサポートステーションの数は、県内300カ所以上！ビワイチエリアの店舗のラック設置率は高い



05



自然美、歴史、グルメ、すべてがここにある!

ビワイチエリアの魅力は、美しい湖だけじゃない。歴史ある街並みや史跡、絶品グルメ、ヒルクライムも。ビワイチルートをベースに、もっとディープに楽しもう!

イラスト：庄司猛



いまこそビワイチはオーダーメイドで走りたい

走破可能な湖があれば一周したくなるのが自転車乗りの性。でも琵琶湖周辺には、趣ある旧街道や宿場跡、タイムスリップしたような街並み、歴史を語る史跡が点在し、伝統と最旬、双方の魅力的なグルメも豊富！ 足を延ばせば、美しいヒルクライムルートに挑戦もできる。湖の外周をぐるり走るだけでは、もったいない！

すでにテッパンとなり、環境の整ったビワイチルートをベースに、自分の趣向に合ったスポットやエリアを組み合わせ、もっと深く楽しみつくそう！ きっと、忘れられない感動があり、何度でも足を運びたくなることだろう。



住民、他の観光客へ配慮も忘れずに

琵琶湖周辺エリアは、非日常的な街並みに見える場所も地域の生活圏。ほかの観光客も訪れており、集落や観光地では自転車は押し歩き、話し声など、騒音にも注意しよう

CHECK!

ビワイチ情報を活用しよう

滋賀県からは、周辺エリアを合わせて楽しむ「ビワイチ・プラス」の推奨ルートも提案されている。ほかにも地域の魅力や楽しみ方、サイクリングルートを発信している地域も少なくない。ビワイチエリアは非常に広く、対岸には容易に渡れないため、動ける範囲に限界がある。事前に情報収集し、走行ルートや動き方を絞り込んでから臨もう。

新ビワイチ・プラスに注目

今年、さらに魅力を追求した11の新ビワイチ・プラスコースが発表され、マップも近日公開される



土地に精通したプロのガイドツアーという選択肢

自分の趣向や関心に合わせ、ベストプランを練り、限られた滞在のなかで安全を確保して走るには、土地を知るプロのサポートを得るのがいちばん確実！ 今回のルートにも琵琶湖エリアでもガイドツアーを展開する「ライダス」代表の井上寿氏の助言をいただいた。知り得ないルートやスポットの提案もあり、充実度がぐっとアップする。http://ridas.co.jp/



ビワイチを楽しむアプリをゲットせよ!

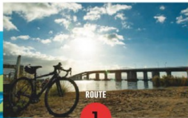
公式アプリ「BIWAICHI Cycling Navi」には近くのスポット検索や指定地点での自動撮影機能も。ダウンロードしておこう。

iOS

Android

琵琶湖一周

琵琶湖を「一周」する達成感がピカイチの「ビワイチ」ルート。距離が長いため宿泊を挟むなど計画的に走りたい



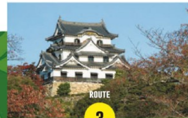
守山～近江八幡

湖岸を楽しみ、グルメ、人気観光スポットをつなぐおいしいどこ取りの誰でも走れるメジャーショートコース



守山～近江八幡～彦根

聖地碑像を出発、湖岸を楽しみ、城や近江商人のふるさとめぐり、グルメも盛り込んだ贅沢なロングライドルート

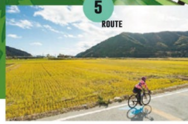






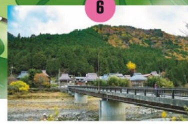
米原～長浜～余呉湖

湖岸を北上、黒壁の街並みや余呉湖を堪能したのちは、旧街道跡や史跡など、歴史散歩を楽しみたいロングコース



米原～長浜～木之本

アクセスのいい米原から琵琶湖岸の美しい区間を抜け、風情ある木之本の街へ。見所を凝縮したショートコース



高島～鯖街道～マキノ

高島中心街から琵琶湖西岸を南下、鯖街道からマキノへ。大きく趣の異なるエリアが連なりドラマチックなコース



「琵琶湖サイクリストの聖地碑」越しに穏やかな琵琶湖を望む。ここから一周の旅が始まる

ROUTE 01

日本一の湖を一周
ごほうびは、最高の達成感！

琵琶湖一周



ドライバーに自転車の通行を伝え、サイクリストを守りガイドする矢羽根やブルーラインが路面に描かれ、安心して走行できる





和洋多様なフレーバー展開がある「団喜」の大福は、ビワイチ補給食の定番！
www.danki.jp

琵琶湖を満喫し、約200㎞を走破、「一周」の達成感を得るのは、極上の経験。湖一周といえど、琵琶湖は大きく、エリアにより趣は大きく異なる。ルートは、湖面を楽しむだけでなく、風情のある街並みや、地域の暮らし、田園地帯を抜けたりと変化が大きく、フレッシュに走ることができる。平坦基調とあり、宿泊を挟みながらビワイチに挑戦するビギナー層や家族連れも増えてきた。車道を快走し一日で走破するのもいいが、より湖面に近く、ときには遊歩道のように整備された低速帯ゾーン中心に環境を楽しみながらゆくのもいい。出発地は、アクセスに応じて設定を。ルートは湖面を近くに眺められる反時計回りに設定されている。





江戸時代から北国街道土産として親しまれてきた「菊水飴」。伝統の製法で手作りされる飴はやさしい甘さ www.kikusuiame.com





創業67年、独自の製法を守る「つるやパン」。どこかなつかしく、いつもおいしいパンを提供 http://tsuruyapan.jp







ROUTE

02

湖+人気スポット
ビワイチを最短で満喫できる

守山～近江八幡

守山駅と近江八幡駅をつなぐ約30㎞の平坦ショートコース。距離は短いながらも、湖岸沿いの走行とともに、かつての近江商人の発展を語る八幡堀や、滋賀県で最大の観光客来訪数を誇るラ・コリーナ等の観光スポットめぐりを盛り込み「ビワイチの要素をひととおり楽しめる」と、満足度の高い人気コースだ。家族やビギナーともいっしょに楽しめる。



戦国時代に作られた八幡堀。この水運が町と近江商人の繁栄を支えた。堀沿いに降りると、時代劇の世界に迷い込んだような空間が！







自然との共生を目指す「ラ・コリーナ近江八幡」。生どら（栗は期間限定）などを販売 https://taneya.jp/shop/shiga_la_collina.html

ROUTE

03

江戸の歴史を感じながら
最旬グルメも満喫!

守山～近江八幡～彦根

「琵琶湖サイクリングの聖地碑像」が立つ守山からスタートするロングライドコース。平坦で、見どころ、立ち寄りどころも多く、走りやすい。

琵琶湖岸を北上し、彦根へ。店舗も豊富でランチの選択肢も多い。江戸初期に建立された国宝彦根城は、内部の観覧可能。ゆるキャラ「ひこにゃん」も毎日登場する。

近江八幡では新町通りに立ち寄ろう。一帯に江戸から明治にかけて建てられた商家の豪邸街が残り、これは現代かと戸惑うような空間が広がる。八幡堀めぐりとともに、タイムスリップを味わおう。守山では、季節によってはフルーツ狩りも楽しめる。おしゃれなカフェも多く、ゴール前にほっこりひと休憩をしてもいいだろう。





左／朝獲り完熟いちごと味わうソフトクリーム（数量限定）。いちご園のカフェだからこそのジューシーさは、感涙モノ。タピオカいちごミルクも人気。河西いちご園　http://kawanishi-farm.com　下／滋賀県民のソウルフード近江ちゃんぽん。魚節や昆布で炊く究極の黄金だしで野菜や豚肉とともに自家製麺を。カラダも喜ぶ美味。ちゃんぽん亭総本家　http://chanpontei.com

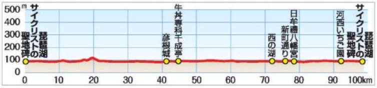






人気の八幡堀めぐり。日牟禮八幡宮そばには土産屋やショップが並び、近江八幡名物の赤こんにゃくも味わえる







17世紀初頭に完成した彦根城。貴重な現存天守の保存状態もよく、美しい姿を今に伝え、多くの観光客が訪れる。





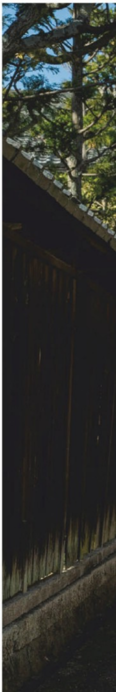
上／青空に映える白亜のベーカリー「ジュブリルタン」。人気のパンは早々に売り切れる。下／バームクーヘン入りのクーゲルバーム。大福あんぱん、近江牛カレーのフーガス。絶妙な食感、甘さ、味わい。一度食べたら忘れられない！　2階にはレストランも。
http://clubharie.jp/joublie_le_temps



右上／肉感ハンパない！近江牛メンチ。牛丼専科千成亭 www.sennaritei.co.jp　左上／彦根の城下町を再現した夢京橋キャッスルロードで散策を













米原駅近くの古民家ベーカリーカフェ「cafe du MBF」。メロンパンはふわっふわ！くつろいで朝食を。7時半開店。米原市米原661-6

ROUTE

04

ふたつの美しい湖を愛で
しっとりと歴史のまちをいこう

米原〜長浜〜余呉湖

右／長浜の夕陽。広大な湖面が赤く輝くさまは言葉を失うほど美しい　左／穏やかな湖面が水鏡となり、周囲を写し出す余呉湖。天女の伝説が残る神秘の湖だ

ゲートウェイ米原駅をスタート、歴史を堪能できるロングコース。

湖岸を走り、秀吉の城下町だった長浜へ。「黒壁スクエア」近辺にはレトロモダンな商店が並ぶ。琵琶湖の眺望のひらけたエリアを抜けて、北国街道の宿場町だった木之本町へ。地蔵前の町並みは、切り妻造り、桟瓦葺の伝統的な商家が並ぶ圧巻の眺め。造り酒屋や醤油醸造店などが並ぶ。中に入ると、経てきた年月が語りかけてくるようだ。鏡湖とも呼ばれる余呉湖の美しさも堪能しよう。

帰路は歴史散歩を。浅井長政の小谷城や、大河ドラマにもなった浅井三姉妹の史跡、歴史を決した戦場跡などが点在する。戦国時代の栄枯盛衰に思いをはせながらゴールを目指そう。












480年の歴史をもつ近江の銘酒「七本鎗」は、今でも江戸時代に建てた蔵で造られている。酒粕のケーキも好評。酒蔵 冨田酒造有限会社 www.7yari.co.jp







店構えも印象的な「菓匠禄兵衛」。「本之木餅」、笑顔の「福みたらし」、大福や草餅が人気。木之本に本店あり www.rokube.co.jp





ROUTE **05**

こころ懐かしい風景と
グルメ、ショッピングを満喫

米原〜長浜〜木之本

1／長浜の田園地帯も美しい　2・3／奥琵琶湖の静寂のなかに建つ「想古亭源内」。一品一品が驚くほどていねいに作られたランチは、リーズナブルながら感動のクオリティ。 www.gennai.jp　4／風情ある黒壁スクエア

米原駅をスタート、木ノ本駅にゴールするごほうび多めのショートコース。美しい湖沿いを気持ち よく走り、黒壁スクエアへ立ち寄りを。湖岸と田園風景を 抜け、木之本へ。ゆったりした食事でゴール。米原駅でレンタサイクルを借り、木ノ本駅で返却するなら手ぶらサイクリングも可能。返却後は、木之本町での買い物や酒蔵めぐりを！









©びわ湖高島観光協会



左／琵琶湖に浮かぶ朱塗りの鳥居白鬚神社は1900年前に創建された近江最古の神社。パワースポットとしても人気を博する　右／鯖街道には今も何軒かの鯖寿司専門店が営業。茅葺屋根の名残を残す集落が点在する日本の原風景が広がる。



ROUTE 06

昔話のような別世界を
ノスタルジックに駆け抜ける

高島～鯖街道～マキノ

紅葉に映える美しい深紅の橋を見つけ、鯖街道から外れ、しばし見入る。ここには静かな時が流れていた

　高島を出発、琵琶湖西岸から花折峠を越え、鯖街道を下り、マキノを経て帰着。街と湖、昔話のような世界をめぐり、一般的「ビワイチ」イメージとは異なる風情を味わえるコース。

　少し細い道を冒険のように抜け、琵琶湖の西岸を南下する。花折峠を越えれば、鯖街道は下り基調。静かな山間を走り行くと、茅葺屋根の名残を残した家々がひしめく集落や田畑が時折現れる。時の流れが異なるような、不思議な感覚にとらわれる。道中の鯖寿司や、朽木の食堂や牧場で昼食を。高島中心街に戻ると、現代に帰還したような気分に。マキノのメタセコイア並木まで足を伸ばし、カフェやスイーツ補給で最後のチャージ！補給を入手しにくいエリアもあり、最低限の補給は携帯を。





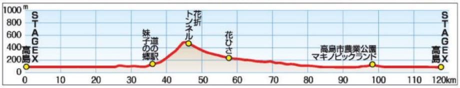
鯖街道とは、かつて福井から京都に魚介類を運搬した若狭街道のこと。今も何軒かの鯖寿司専門店が営業。「花ひさ」では、炙り、焼き、酢締めなどの鯖寿司を提供
大津市葛川細川町19





豊かな自然の中にある「ソラノネ食堂」。居心地のいい空間、かまど炊きのつやつやごはんと、素材の味を生かした料理で大人気。手作りスイーツも◎ http://soranone.jp





メタセコイア並木に併設するマキノピックランドでは、季節のフルーツ狩りが楽しめる。カフェ休憩もオススメ！　手作りジェラートも人気。https://pic-land.com

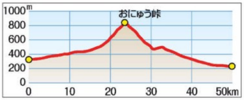


©マキノピックランド



さらにプラス!!!　健脚にお勧めする「おにゅう峠」

「天空の道」として隠れた人気のおにゅう峠（右上地図点線部分）。美しい自然をかき分けるように狭いつづらを上り、県境に位置する峠の眺望を楽しみたい。早朝には山々が浮かぶ雲海の絶景も見られるかも。








洗練されたキャビンやテントでグランピングを楽しめるSTAGEX高島。開放感の高い琵琶湖畔で過ごす時間は最高！
www.takashima.stagex.jp
©STAGEX高島

美しい木が整然と並ぶ人気フォトスポットのメタセコイア並木。季節により、違った表情を楽しめる。一般道につき撮影には十分な注意を！





Yukiya Arashiro

トレーニングキャンプを密着取材!

世界のトッププロロードレーサー新城幸也と2日間にわたって過ごせる夢の時間！ミヤタサイクルが行う「メリダ・サイクリング・アカデミー」の一環として開かれた特別なトレーニングキャンプに編集部が密着取材！　そこで行われた秘密特訓とは⁉ 幸也の言葉を中心に紹介！

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：廣瀬友春

幸也「勝つためのアドバイス」

Profile ▶ 新城幸也

バーレーン・メリダ所属の日本人プロロードレーサー。3大ツール完走など、世界のトップシーンで数々の偉業を打ち立ててきた。2020年はバーレーン・マクラーレン所属となる

DATA

新城幸也トレーニングキャンプ

開催日：11月23日(土)～24日(日)　**開催地**：静岡県伊豆の国市 メリダXベース内およびその周辺　**主催者**：ミヤタサイクル

18+

WHAT IS AVAXHOME?

座学&ローラー台

Day 01







1日めは座学とローラー台！

座学では、参加者の質問をベースとして「幸也が感じていること、考えること、伝えたいこと」を答えてもらった。なかなかない機会で、みんな興味津々だ

ローラー台に参加者が乗り、新城がそのフォームに直接アドバイスする。浜田は「もっと上半身を使って、重いギヤをゆっくり踏んでください」と言われた

新城

「世界の幸也」とともに過ごせる2日間!!

「2日間、新城幸也と過ごせて、ともに走れる」。

そんな貴重な機会が得られると聞いたBC編集部・浜田。イベントの募集要項にある【参加基準】現在レースに参加していてレベルアップを目指している方」には目もくれず、取材と称して事務局に電話してしまった。だって「あの幸也」に会えるんでしょう？

イベント1日め。台風の影響で外は雨だが、座学と室内ローラーなので問題なし。さっそく現れた幸也は、ごく自然で、いつもと変わらぬあの笑顔。違うのはテレビの向こうでも柵の向こうでもなく、7名の参加者（＋浜田）をきちんと認識して話しかけてくれること。

参加者も全員「走れる猛者」であり、座学でも積極的に質問が飛ぶ。幸也は先生役としてではなく、新城幸也個人としてアドバイスし、ていねいに答えてくれる。続いてのローラー台では、幸也直々に一人ひとりフォームチェックをしてくれ、相談にのってもらえる。浜田のフォームはイマイチだったが、「もっとハンドルの『握り』や『押し引き』をうまく使えば、長く疲れずに乗れますよ」とアドバイスをもらった。やべ〜、感激だ。

2日め。小雨〜曇り〜晴れへと変わったこの日は85㎞の実走トレーニング。これが「本番」だ。……スタートしてすぐ気づいた。

「は、速い！ 序盤からこの速度？ ウソだろ!?」

戸惑う浜田をよそに序盤のアップダウンをこなす幸也&猛者たち。山岳が始まるとあっという間に浜田は遅れてしまった。ほかにも遅れたメンバーが出るが、幸也集団は待つことなく、どんどん上る！ さすがトレーニングキャンプ……。なんとか頂上待ちで合流した浜田だったが、下って少し走った地点で脚と心臓が危険信号を出し始めた。

「ぐぐ、情けないが、遅れ過ぎてイベントに迷惑をかけてはいけない！ ここは勇気のリタイアだ！」と謎の正論をかざし、回収車へ。幸也を追う猛者たちからは脱落者は出ず、やはり脚の違いは歴然。参りました……。

たとえいっときでも幸也と走れた経験、昼食や夕食時に笑顔で話してくれた時間は、浜田やほかの参加者にとっても忘れられないもの。この機会をくれた主催者、さまざまな世代の猛者たち、そして幸也に心から感謝したい。

実走トレーニング85km

Day 02







「もうムリ!」「だらしないぞBC浜田!」

西伊豆の海岸線を行く幸也たち。ライドの後半は天気も回復し、景色も最高に！ お昼ご飯もみんなでいっしょに食べる。こんなぜいたく、なかなかないぞ！

「もう走れない！」と28㎞地点あたりで音を上げてしまった。みんな強すぎて付いていけない！ 幸也&参加者に指さされる自分。ほんとうにきつかったんですって！

01 Q レース前・中・後の補給などはどうしていますか？



Yukiya's Answer

特別なものはとっていませんが、前日にミネラル系ドリンクを2ℓ飲みます。レース2時間半前に朝食をすませ、200㎞のレースなら水やスポドリ、ライスケーキやカフェイン系ジェルを、時間や距離ごとに身体に入れます。レースやトレーニング後はすぐジャガイモやプロテインをとっています。ただし日本のレース（100㎞超くらい）であれば、みなさんちょっと補給食を持ち過ぎな気がしています。前日溜める（食べる）エネルギーのほうが大切ですね。



中山威知郎さん



全員集合！
幸也との時間は
一生の思い出



Advice
That Leads To Victory

聞きたいことが盛りだくさん！
勝利につながるアドバイス

ともに走るだけでなく、2日間にわたってさまざまなかたちで幸也と交流した参加者たち。真の速さを求めるさまざまな質問が飛び交う場面も。一人ひとりにていねいに答えていった「幸也的回答」を紹介！　あなたに当てはまるアドバイスもきっとある！

02 Q 基本的な食生活や好きな食べ物について教えてください



Yukiya's Answer

じつは僕は朝と夕の2食しか食べていません。レース時と同じように、昼は補給食で対応できる身体にするためです。そして食事のメニューに関しては、次の日の予定でその日の食事を変えます。長距離レースなのか、短時間のトレーニングなのか、オフなのかによって量もモノも異なります。ふだんは基本的になんでもバランスよく食べますが、一般の人と比べると果物（リンゴやアボカド）や、アーモンドなどのナッツ系をよく食べます。炭酸水もよく飲みます。あと、身体に悪い脂質は少なめにしていますが、良質な油（オリーブオイルやココナッツオイル）はとりましょう。これは運動時に燃やすための油です。なによりも自分の身体との相性や調子を見ながら食事を選ぶことが大事です！　……好きな食べ物ですか。僕、なんでもおいしく感じて特別にはないかも。え～（長考の末）、じゃあ「いちおう」沖縄料理で（笑）。



ミヤタサイクル／司会
品川真寛さん

勝ちたいライダー必見!? これが幸也的回答だ！





03 Q 新城さんはどんなトレーニングメニューをこなしていますか？



清水翔太さん

Yukiya's Answer

僕自身にメニューというのはないです。トレーナーから目指すべきワットなどの数値目標は受け取っていますが、とくに気にせず自分で追い込んで走っています。あとからデータを確認すると目標の数値に届いているのでOKだそうです。世の中には有効とされるトレーニング法や食事法がたくさんあります。大事なのはいろいろ試しながら、自分の身体と対話して、「自分にとってベストな方法」をつかむことです。

04 Q レースに向けて節制しなくてはいけないが、どうしてもお酒が飲みたいときもあります。新城選手はどうしていますか？



伊藤隼也さん

Yukiya's Answer

「がまんしてストレスを溜めるぐらいなら、飲みたいときに飲む！」です。精神衛生上、無理してストレスをためるのはよくないです。僕も飲みたいときには飲んでいますよ。あまり量は飲みませんが、おもにワインですね。





05 Q ケイデンスはいくつくらいを意識していますか？それと自分は登坂中ダンシングで腕が疲れて遅れてしまうのですが、どうしたらいいでしょうか？



井口耕二さん

Yukiya's Answer

ケイデンスは集団で走っているときは70回転くらいです。低ケイデンスでじわっと踏んだほうが、まわりのペースと合わせやすいので。トレーニングも平均75くらい。上りは80～90です。重いギヤを「踏む」のではなく、ゆっくり「回す」ことを意識しましょう。ダンシングのほうは「どこでダンシングするのか？」が大事です。坂が苦手ならその坂の前の区間で前方に出て、坂で一定のダンシングをしながら遅れていけば集団には付いていけるはず。またダンシングで脚ではなく腕が疲れてしまうのはよくないです。身体の上下の連動を意識しましょう。

名言？ 迷言？

キャンプ中に飛び出した、幸也語録集！

座学、ペダリング指導、食事、雑談などなど……。
トレーニングキャンプ中の幸也の発言（のなかでも特徴的なもの）をまとめてみた。
「なるほど！」と思わずうなずいてしまうものもあれば、「え、そうなの??」と驚いてしまうものまで！
世界のトップで走る選手はやはりひと味違う？

01

グランツールの終わった直後が一番調子いい。

神経が研ぎ澄まされてブレーキひとつ、コーナーひとつに鋭敏になれている

▼シーズンを通しての自分のピークについて。ふつう疲れ切っているはずでは？

02

嫌いですね。大嫌いです！

テレビゲームじゃないんだから……

▼レース中、選手のワット数やGPSによる動きの把握によってチーム側から評価されることについて。「数字じゃなくて、きちんと働きを見て欲しい」と笑いながらも本気で言っていた

03

トレーニングとは

足を使い切ることです。

▶幸也の基本的なトレーニングに対する考え。「何km走ったとか、何ワットで走ったとか、バランスを考えることではない」とのこと。き、厳しい……！

04

腹筋や背筋は

やったことないです。

▶インドアトレーニングについて。「筋肉の薄い人には意味があるかもしれないが、全員に必要なわけでない」とも。ちょっと意外かも？

05

ネオプロのレムコ（・エヴェネプール）は

天才ですね！タレントです！

▼ドゥクーニンク・クイックステップの新人を評して。19歳にしてプロ入りし、すでに最前線で活躍している選手。「彼のような存在が見られて幸せですよ」とまで……！

06

安全ピンとサ●ンラップは、

日本製が一番です！

▼前者はレースゼッケンを止める際に針が折れてしまう海外製について。後者はなぜか急に出てきた。「フランスのは全然きれいに切れないんですよー」

実録！
世界の幸也は
こう考えている



トレーニングキャンプ後に聞いた
新城幸也独占インタビュー！

2日間にわたるトレーニングキャンプの終了直後に本誌・浜田が、イベントを振り返っての「幸也直撃インタビュー」！アマチュアレーサーに思うことや、今後の予定などを聞いてみた。さらに持ち歩いているバッグの中身も見せてもらったぞ！



BC編集部：（以下BC）トレーニングキャンプ、お疲れ様でした。今回のトレーニングキャンプ開催の経緯は？

新城幸也（以下Y）**：**ミヤタサイクルさんとの協力によるものですね。ここ、メリダXベースを活用した事業のひとつです。去年は一日で15kmを行って帰ってくるだけのゆるいファンライドをやったんです。その後の話し合いで「今度は2日間使って、もっとレーシーなやつやりましょうよ（笑）」となったんです。まじめにもっと速く、強くなりたい人向けのものです。今回、自分のシーズンオフに合わせて無事開催できました。

BC：今回は講師のような立場で、参加者のみなさんと接していましたが、その出来を自己採点するとしたら何点くらいですか？

Y：（採点は）ないです！　僕は講師や先生というのは「正しい方法を教える人」だと思っています。でも今回僕は「僕がどう感じたか、どう思ってきたか、どういうことをやってきたか」を伝える、いわばプレゼンターだったので。僕自身も先生に自転車の乗り方を教わってきたわけでないですしね。応用というか、特例というか（笑）。このイベントは「新城幸也を科学する」みたいな機会だと思ってもらえればいいなと思います。

BC：たくさんのケースがあるとは思いますが、多くの日本人アマチュアサイクリストに共通する、問題点みたいなものは感じますか？

Y：やっぱりペダリング技術ですよね。「自転車の進ませ方」といえるかもしれません。多くの人が自己流のまま「速く走りたい！」という気持ちだけで頑張っちゃう。自転車は踏めば簡単に進んでしまうので、「踏んでいるだけ」になっちゃうんです。僕が考えるに、たとえば野球なら正しいバッティングをきちんと先生やコーチから教わる。でも自転車は誰に教わることもなく、ただ踏んで進んでいるだけで「乗れている」気になってしまう。それがよくない！　もっと「効率よく速く走る」ということができるはずです。そこはそれぞれみなさんが考え、悩むべきところです。自転車に「うまく乗ること」、これを心がけてください。

BC：もし次回、同じようなイベントがあるとしたら「これをしたい」「あれを追加したい」というのはありますか？

Y：そうですね。もっとやりたいこととすれば、2列走行や集団走行時のローテーション練習とか、そういうことはやってみたいですね。

BC：この後2020年に向けてのスケジュールや出場を希望するレースなどを教えて下さい。

Y：12月はチームキャンプで、その後にタイ合宿をこなします。そして1月中旬にオーストラリア入りして一週間ほど合宿をこなしたのちに、ツアー・ダウンアンダーに出場します。その後のことはだいたいチーム合宿で決まっていきますね。そして2020年の僕の大きな目標は、7月のツール・ド・フランスのメンバーに入ること。そして東京オリンピックに出場することですね。それは決まっています。

BC：もっと速くなりたい人たちにアドバイスを。

Y：さきほどいったように、「自己流に頼って頑張り過ぎない」ことですね。食べ物にしろ、トレーニングにしろ、とり過ぎや頑張り過ぎはよくないです！　やり過ぎるとケガしちゃいますよ（笑）！

Column



バックの中身公開！



小さなバッグにウエアがぎっしり！

こんなに着替えあるの？ チームカー内バッグの中身公開！

各選手が持ち歩き、レース中はチームカーに収納されているバッグ（通称「レインバッグ」という）の中身を大公開。レース中に選手が着たり脱いだりするウエア類がコンパートメントごとに入れられている。ここにはないが、ヘルメットも入るとのこと。しかしとにかくウエアの種類の多さに驚く！　例えば、グローブひとつとっても厚手通常用、薄手通常用、厚手雨用、薄手雨用、そして指切りと5種類もある。さらに驚きなのが、このバッグ＆ウエアキット自体が、各選手に4つも支給されること！


Pioneer
pioneer.jp/cycle/
NEW
多彩な表示能力、外部連携能力でリアルタイムに
ライダーとコミュニケーションする
新世代GPSサイクルコンピューター誕生。
GPS CYCLE COMPUTER
SGX-CA600
希望小売価格 36,800円（税別）
※Wi-Fi CERTIFIEDロゴはWi-Fi Allianceの認証マークです。※ANT+™とは2.4GH+帯を用いた低消費電力の無線通信規格です。※Bluetooth®ワードマークおよびロゴは、Bluetooth SIG,Inc.が所有する登録商標であり、パイオニア株式会社は、これら商標を使用する許可を受けています。他のトレードマークおよび商号は、各所有権者が所有する財産です。
NEW
高精度パワー計測に加え、ペダリングの可視化を実現し、
進化を続ける第3世代ペダリングモニターセンサー。
PEDALING MONITOR SENSOR
SGY-PM930H
希望小売価格 129,600円（税別） ※クランクセットは付属しておりません
PEDALING MONITOR SENSOR (L)
SGY-PM930HL
左クランク用 希望小売価格 74,800円（税別）
PEDALING MONITOR SENSOR (R)
SGY-PM930HR
右クランク用 希望小売価格 74,800円（税別）



バイク、
パーツ、ケミカル
etc...

2020年の「今」を知ろう！

BIKE&GEAR SELECTION 2020

2020年に向けて、最新アイテムのチェックはできているだろうが？
トッププロが使用するハイグレードバイクから日常のメンテナンスに使えるケミカルまで。
「知りたい、触れたい、使いたい」アイテムが勢ぞろい！
サイクリストたちよ、刮目せよ。これが最新の「バイク&ギア」だ！

TEXT：本誌／猪俣健一　PHOTO：猪俣健一



BMC 01

オンロードでもグラベルでも世界の頂点を目指すBMC!

| ビーエムシー |

問:フタバ商店

BMCのバイクにはモデルやグレードを問わず、常に勝利を目指した設計が施されている。独自規格と最新トレンド規格を兼ね備え、どんな時代でもレースの第一線に位置するブランド。そんなBMCにふたつのビッグニュース! ひとつは初のグラベルモデルの追加! そしてもうひとつは、日本企業であるNTTプロ・サイクリングチームへの供給開始だ!

BMC史上最速のエアロロード!



日本人
入部正太朗が
移籍!

ワールドチーム「NTTプロ・サイクリング」へ供給!

2020年に設立されるワールドチーム「NTTプロ・サイクリング」にBMCの機材供給が決定。前身のディメンションデータから引き続きのサポートだ。同チームにはシマノレーシングから入部正太朗が唯一の日本人として移籍する。グランツールや各種クラシックレースなどの大舞台でBMCのバイク、そして入部が活躍することが期待される







タイムマシーン ロード 01 フォー

「スリー」と同じフレームを採用し、カラーやコンポーネントが異なるモデル。88万円（完成車／税抜）

ITEM/01

タイムマシーン ロード 01 スリー

95万円（完成車／税抜）

■フレーム：エアロダイナミック01プレミアムカーボン
■コンポ：スラム・フォースeタップAXS　■ホイール：DTスイス・ARC1400 ダイカットDB 62 カーボン　■サイズ：47、51、54
■カラー：シルバーメタリック　■フレーム重量：980g

TTやトライアストンバイクを思わせるエアロデザインが特徴の「エアロロード」バイク。進化したチューブ形状と独自のICSエアロコックピット、さらにボトル&ストレージケージまで一体化したモジュールで、空気の流れを最適化。プロも使用する平坦のフラッグシップモデル



COLUMN

ブランド初のグラベルロード!
悪路を高速で走れる1台

BMC初のグラベルロード。既存フレームデザインの流用ではなく、ゼロから専用ジオメトリーを設計。独自のマイクロトラベルテクノロジーで振動吸収性を向上させ、ダウンチューブ下にプロテクションを搭載するなど、未舗装路に特化した機能が随所に設けられている



URS

50万円（完成車／税抜）

■フレーム：URSプレミアムカーボン　■コンポ：シマノ・GRX
■ホイール：マヴィック・オールロードディスク　■サイズ：S、M、L
■カラー：ディスタントブルー　■フレーム重量：1050g

SHIMANO 02

グラベルもMTBもEバイクも網羅するシマノコンポーネンツ！

| シマノ |

問：シマノ自転車お客様相談窓口　TEL.0570-031961 https://bike.shimano.com

昨今のスポーツサイクル界はジャンルの多様化が著しく、
新たな走行フィールドやシステムが目白押し。そのなかでも常にトレンドを押さえ、
シーンの要となっているのがシマノコンポーネンツの数々。
ゆるぎない信頼性をもちながら最新の進化を繰り返す日本ブランド、それがシマノだ！

グラベルコンポの世界標準！GRXシリーズ



シマノGRXシリーズ

シマノが誇るグラベルアドベンチャーコンポーネンツ、シマノGRXには、未舗装路（グラベル）をスムーズに走破するための機能が、余すことなく詰まっている。油圧ディスクブレーキの採用やDI2モデルの拡充などで、よりハードなシチュエーションにも対応。MTB・ロード両方で培ってきた軽さやタフネスが融合したコンポーネンツだ



デオーレXT シリーズ

上位のXTRのテクノロジーを引き継ぐ変速性能やブレーキング性能を持つ、よりハイコストパフォーマンスなモデルとして登場したデオーレXTシリーズ。リア変速12速化を果たし、MTB界のスタンダードとして君臨。山を駆けまわるうえで必要な頑強さをもちながら、レースで勝つための軽さやクイックレスポンスを実現する。さらにSLXまで含めた3グレードが12速化されたことで、コンポーネンツとしての厚みが増した



SLX シリーズ





シマノ・ステップス E6180／E5080シリーズ

2020年のトレンドはEバイク。シマノはEバイク用コンポーネンツとして、シマノ・ステップスE8080シリーズで最高の性能を与えてきた。そしてよりコンパクトで扱いやすいシリーズとしてE6180とE5080を今期追加。3つそろったことで、Eバイクのグレードに合わせたシリーズが組み込まれ、よりEスポーツバイクが身近になった

シマノGRX
シリーズの
ホイール



ITEM/01

WH-RX570

2万1113円(フロント／税抜)、2万3927円(リア／税抜)

グラベルアドベンチャーに最適化されたディスクブレーキ専用ホイール。シマノGRXコンポーネンツシリーズとしての高い耐久性と安定性をもち、未舗装路を軽やかに走れる

■対応:ディスクブレーキ　■サイズ:700C、650B　■リム:アルミ
■対応タイヤ:チューブレス／クリンチャー　■リム高:22㎜
■重量:1720g／700C、1657g／650B(前後セット)



ITEM/02

WH-R9170-C60-TU

14万7818円(フロント／税抜)、17万3247円(リア／税抜)

世界のトッププロが平坦レースやTTで使用するディスクブレーキ専用カーボンチューブラーホイール。ハイエンドモデルの圧倒的なエアロ性能で走りのグレードを一段階高める

■対応:ディスクブレーキ　■リム:カーボン
■対応タイヤ:チューブラー　■リム高:60㎜
■重量:1507g(前後セット)

ITEM/03

FC-R9100-P

15万845円(税抜)　※チェーンリングなしは13万3768円

パワーメーターを内蔵したクランクセット。出力を測ることはトレーニング目的だけでなく、身体の調子そのものを知る基準にもなる。「シマノ純正品」としてのアドバンテージを持つ頼れるギアだ

■クランク長:170、172.5、175㎜
■歯数構成:50×34、52×36、53×39T
■重量:696g(170㎜／53×39T)

パワーメーターは
近未来の
スタンダード!



SHIMANO 03

レースにも街中にも対応 多種多様なシマノシューズ

| シマノ |

問:シマノ自転車お客様相談窓口　TEL.0570-031961 https://bike.shimano.com

**シマノが展開する製品は、コンポーネントにとどまらない！
シューズにおいても世界的なシェアをもち、
ツール・ド・フランスを走るプロ選手や週末のホビーライダーの足をサポート。
エントリーからトップまで、すべてのモデルで一貫したハイクオリティーを約束！**



ITEM/01

RC5

1万8500円(税抜)

■対応クリート:SPD-SL　■ソール剛性指数:8
■サイズ:36-48
■カラー:限定ブルー(40-44のみ)、ブラック、ホワイト
■重量:250g(42)

オンロード用サイクリングシューズのミドルグレード。上位モデルRC9のテクノロジーであるシームレスミッドソールを採用し、前モデルのRP5と比べ足裏が3.3㎜ペダルに近付き、よりダイレクトなペダリングが可能に。そして軽量化にも貢献。それでいて価格はRC9の半額以下と非常にコスパが高い。



「超」高コスパ！
ロードシューズの
ミドルモデル





ITEM/03

CT5

1万2000円(税抜)

■対応クリート:SPD　■ソール剛性指数:2　■サイズ:36-48　■カラー:グレー、ネイビー、ブラック、ブルー　■重量:342g(スエード/42)、332g(メッシュ/42)

靴ひもスニーカータイプのSPDシューズ。ソールに内蔵されたシャンクプレートがペダリング時にパワーを伝える。また、歩行時の衝撃を和らげるEVA素材を採用したミッドソールは柔らかめで、街中でも快適に歩ける。新色のグレーとブルーを加えた4色展開

トラック&TT用
ながら
ロードにも使用可



ITEM/02

エス・ファイア RC9T

4万2000円(税抜)

■対応クリート:SPD-SL　■ソール剛性指数:12　■サイズ:36-48(ハーフサイズあり39-43)※ワイドサイズあり　■カラー:ブルー　■重量:249g(42)

エス・ファイアシリーズのトラック&TT用シューズ。RC9と同様のシームレスミッドソールにロープロファイルボアダイヤルを採用し、パワーロスと空気抵抗を最小限に。アッパー素材はクラレ・ストレッチレジスタントとテイジンのハイブリッドマイクロファイバーを採用

AZ 04

自転車一台まるまるきれいに！ コスパの高いケミカル類

| エーゼット |

問：エーゼット　www.az-oil.jp

高性能ながらコストパフォーマンスに優れたケミカルを展開するAZ。日々の清掃やメンテナンスからオーバーホールまで、自転車整備に必要なあらゆる製品を網羅する。ユーザーの使用頻度に合わせ少量から大容量までをそろえるのもポイントだ。



ITEM/01

BIc-007 自転車チェーンルブ バンク

1143円（税抜）

■容量：50㎖

競輪用に開発された特殊添加剤と極圧剤の含有率50％以上の自転車チェーン専用プレミアム潤滑剤。トラックレースはもちろん、ヒルクライムレースやクリテリウムなど、ロード系の決戦用として使用できる

ITEM/05

BGR-006 自転車用レーシンググリース 2号

300円（税抜）

■容量：15g

BBやハブ、ヘッドのベアリングをはじめ自転車メンテナンス全般に使用できるレース用グリス。品質安定性の高いベース油に極圧剤と防錆剤を配合。摩擦面に極圧膜が生成されることで、過酷な環境下においても抵抗の軽減が長期間持続する

ITEM/04

BCT-001 ガラス系コーティング剤 アクアシャインコート

1200円（税抜）

■容量：200㎖

洗車後にスプレーして拭き上げるだけのガラスコーティング剤。車体が濡れたままでスプレーできるため手軽に使用できるのが特長で、塗装面を保護し、汚れを付きにくくする。カーボンやアルミ、クロモリなどあらゆる素材のフレームに使用できる

ITEM/03

BCL-005 チェーンルブ セミウェットスプレー

646円（税抜）

■容量：420㎖

ウエットルブとドライルブの長所を併せもつチェーンルブ。べとつかず、飛び散りにくく、浸透性や防錆性、潤滑持続性に優れる。オンロード、オフロード兼用でMTBやシクロクロスバイクにも対応できる。フッ素樹脂配合で軽やかな走りを実現

ITEM/02

MCC-002 バイク用チェーンクリーナー パワーゾル

462円（税抜）

■容量：650㎖
■付属品：ブラシ

炭酸ガスの力で汚れを強力に除去する水洗い不要のチェーンクリーナー。逆さでの噴射も可能で作業しやすく、ゴムやプラスチックへの攻撃性も少ない。遅乾タイプで浸透性に優れ、チェーンの汚れを効果的に分解する。低臭タイプで作業もはかどる

BIANCHI 05

ワールドチームを大躍進させた イタリアンブランド

| ビアンキ |

問：サイクルヨーロッパジャパン　www.cycleurope.co.jp

2019年、ログリッチェの活躍を軸にレース界で勝ちまくったチーム、ユンボ・ヴィスマ。その力強い相棒となっていたのが、ビアンキの高性能バイクだ。プロが乗るフラッグシップのオルトレXR4をはじめ、インフィニートCVやスプリントなど、抜かりないラインナップで2020年も駆け抜ける!

ITEM/01

オルトレXR4 ディスク

148万円（スーパーレコード完成車／税抜）
53万8000円（フレームセット／税抜）
※カラーオーダーTAVOLOZZA利用時は＋3万8000円

■フレーム：カーボン ウィズ カウンターヴェイル　■コンポ：カンパニョーロ・スーパーレコード　■ホイール：フルクラム・ウインド55ディスク　■カラー：CK16／ブラックフルグロッシー、ブラックフルグロッシー　■サイズ：47、50、53、55、57

2019年、プリモシュ・ログリッチェとともに勝利を重ね続けたフラッグシップモデル。剛性、軽さ、エアロ、そして振動吸収性すべてを高次元で達成したカーボンバイク。あくなき勝利を目指すライダーに最適な一台。コンポ違いのモデルも複数展開





ブエルタで
総合優勝した
オールラウンダー



ITEM/03

スプリント ディスク

27万8000円（105完成車／税抜）

■フレーム：カーボン　■コンポ：シマノ・105　■ホイール：シマノ・WH-RS171
■カラー：CK16／ブラックフルグロッシー、ブラックフルグロッシー
■サイズ：47、50、53、55、57

1970年代に活躍したスチールフレームの名を冠したエントリーカーボン。随所にエアロデザインを取り入れ、リア三角はコンパクトに設計。安定性や快適性にも優れる。リムブレーキモデルも 22万8000円（105完成車／税抜）にて展開している



ITEM/02

インフィニート CV ディスク

69万円（アルテグラDI2完成車／税抜）

■フレーム：カーボン ウィズ カウンターヴェイル　■コンポ：シマノ・アルテグラDI2　■ホイール：フルクラム・レーシング418ディスク　■カラー：CK16／ブラックフルグロッシー、ブラック／グラファイトフルグロッシー　■サイズ：47、50、53、55、57

2019年にフルモデルチェンジされたエンデュランスロードのトップモデル。特許素材のカウンターヴェイルは、フレームとフォークの剛性と強度を高めつつ、最大80%の振動を除去。エンデュランスロードながらエアロ形状を取り入れ、走行性能と快適性を向上させた

BOTTECCHIA 06

歴史あるイタリアの雄！新規格や新コンポにも対応

ボッテキア

問：グローブライド　www.bottecchia-bikes.jp

1924～25年にツール・ド・フランスで総合優勝を果たした伝説のライダー、オッタビオ・ボッテキアの名を冠し1926年に創業したバイクブランド。スチールからアルミ、カーボンへとバイクの素材が進化するなかで、常にニーズに応え続けてきたイタリアンバイクとして定評がある



ITEM/01

エメ4 スーパーライト

46万円（リムブレーキフレームセット／税抜）
※ディスクブレーキは+1万円、66万～144万円（完成車／税抜）
※パーツの仕様により異なる

■フレーム：フルモノコックHMカーボン
■カラー：スクアドラ、マットブラック／プリズマ、カメレオン
■サイズ：44、47、51、54㎝
※マットブラック／プリズマ、カメレオンは+3万円

アンドローニジョカトリ・シデルメクがチームバイクとして採用。ファウスト・マスナダがジロ・デ・イタリアの第6ステージで優勝を果たすなど戦闘力を実証した軽量レーシングバイク。軽さと高剛性を両立し、ライダーの疲労を軽減する快適性も確保した



グランツールでステージを獲ったレーシングバイク！



ITEM/02

エアロスペース

43万円（フレームセット／税抜）
56万～138万円（完成車／税抜）
※パーツの仕様により異なる
※マットブラック／プリズマ、マットブラック／ゴールドは+3万円

■フレーム：モノコックカーボン
■カラー：レッドLAB、マットブラック／プリズマ、マットブラック／ゴールド
■サイズ：47、49、51、53㎝

コンピュータによる解析から導き出されたフレーム形状に加えて、露出を最低限としたケーブルルーティングやディスクブレーキの採用により空気抵抗を軽減。振動吸収性に加えて、ハイパワーのスプリントにも対応する剛性と加速性能を両立した

CORRATEC 07

ドイツに生まれて30年 高品質を貫き続けるコラテック

| コラテック |

問:グロープライド　www.corratec-bikes.jp

自然豊かな南ドイツのローブリングで1990年に創業したコラテックは、恵まれた環境から伝統と革新、情熱に裏打ちされたバイクを送り出し続けている。ロードバイクにおいては大阪・堺の専門工房でパーツアッセンブルを行うことで、高品質にさらに磨きをかけている。

内蔵バッテリーでスマートな外観を実現した



ITEM/01

Eパワー シェイプ PT500

29万8000円(完成車/税抜)

■フレーム:アルミ　■コンポ:シマノ・デオーレ
■ホイール:JD200　■パワーユニット:ボッシュ・アクティブライン プラス　■カラー:ブラック×シルバー
■サイズ:44、48cm

日本人によって日本人のために設計され、乗りやすさや快適性を備えたEバイク。平日の通勤では汗をかくことなく快適に、休日にはロングツーリングを楽しむ新たな自転車ライフを提案する。大容量バッテリーを搭載したボッシュ製パワーユニットにより、パワフルな走りを実現した



ITEM/02

ドロミテ ディスク

17万5000～23万8000円(完成車/税抜)※パーツの仕様により異なる

■フレーム:6061ハイドロフォーミングダブルバテッドアルミ
■コンポ:シマノ・アルテグラ、105、ティアグラ　■ホイール:シマノ・WH-RS170　■カラー:ネイビー×ブルー、マットバーガンディー×ブラック
■サイズ:42、46、48、51、54cm(42サイズは105、ティアグラのみ)

高性能で定評のあるアルミバイクにディスクブレーキモデルが追加。振動吸収性を高めたアルミフレームに、シマノ製のディスクブレーキ採用で天候に左右されない制動力をプラス。カーボンシートポストの採用により快適性が、さらに高められている



ITEM/03

Aロード カーボン

38万8000円(完成車/税抜)

■フレーム:SL EPS UDカーボン
■コンポ:シマノ・GRX-RX810　■ホイール:シマノ・WH-RX570
■カラー:マットダークグレー×レッド
■サイズ:49、52、54cm

舗装路からオフロードまで、どんな状況でもオールラウンドに楽しめるAロードシリーズにカーボンフレームが新登場。軽量なフレームは、長めのホイールベースで走行安定性を高め、短めのトップチューブにより疲れにくいアップライトポジションを実現した

愛車を守り輝かせる！こだわるならクレストヨンド

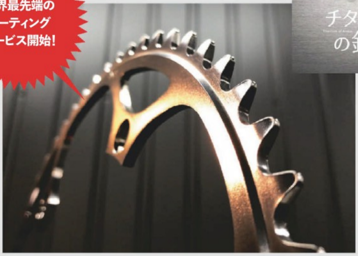
| クレストヨンド |

問：クレストヨンド https://4-crest.com

磨きとコーティングにおいて、あらゆる業界でその名を馳せるクレストヨンド。自転車界で初のクリスタルコーティングとなる、「ガラスの鎧」登場からはや数年。今期はさらに「チタンの鎧」を加え、ギアに輝きと働きを与えることに成功。美しさ、そして速さにまで貢献するブランドの進化を、自らのバイクで体感しよう！



世界最先端のコーティングサービス開始！



ITEM/01

チタンの鎧

価格未定　特許出願中
※クレストヨンドにて特殊塗工装置を用いて施工
※2020年1月よりサービス開始

世界初の「自転車駆動系コーティング」。一般的な方法とは異なり、シングルナノの酸化チタン粒子を、分子間力で付着させる特殊なコーティング。粒子自体が小さなベアリング作用を発揮し、チェーンやギヤにおいて低トルク時はフリクションを低減。高トルク時はギヤとチェーンがガッチリと噛み合う。滑るようなシフトチェンジにより、少ないパワーでスピードを上げられる。さらに酸化ナノチタンによる優れた自浄効果や帯電防止効果も備える



汚れに応じて使う槍を選ぼう！



ITEM/03

クリア槍シリーズ

999円（1.中性／税抜）、1499円（2.酸性／税抜）、1899円（3.油性／税抜）

■容量：200㎖（中性）、180㎖（酸性）、150㎖（油性）

頑固な汚れを落とすクリア槍（ランス）シリーズ。「1」はさまざまな汚れの分解能力に優れ、塗装を傷つけることなく、砂やホコリを洗い落とす。「2」は水垢や砂埃が固着したものを分解。虫の付着や隅の黒ずみ汚れにも効果的。「3」は油で油汚れを落とす方法を採用。オイル・グリス汚れを、塗装を傷めず除去できる。多少のワックス効果もあり





ITEM/02

ガラスの鎧

※正規代理店にて施工が可能

たんなるワックスとは異なる、自転車業界初のクリスタルコーティング。フレームやフロントフォーク、金属パーツに施工でき、施工後は透明なガラスに覆われたような独特のツヤが出る。また水弾きがよくなり、汚れが付着してもほとんどの場合水洗いで落とせるので、お手入れもラクに。さらに小キズにも強くなるため、愛車を守りながら美しく保つことができる

FOCUS 09

卓越した技術力で世界を席巻!
ドイツを代表するフォーカス

| フォーカス |

問:グローブライド　www.focus-bikes.jp

フォーカスは1992年にドイツで創業した総合バイクブランドであり、開発力の高さによってスポーツバイク界をリードし続けている。昨年フルモデルチェンジを果たしたイザルコマックスディスクは、モデルの拡充や新カラーが追加され、より魅力を増した!

12スピードのEタップアクセスを採用!



ITEM/01

イザルコ マックス ディスク 9.7 AXS

79万円(完成車／税抜)

■フレーム:ウルトラハイモジュラスマックスディスクカーボン
■コンポ:スラム・フォースEタップ アクセス
■ホイール:DTスイス・ARC 1450 ダイカット DB 48㎜
■カラー:ヘリテイジブルー　■サイズ:XS/50、S/52、M/54

卓越したエアロダイナミクスに加え、ウルトラハイモジュラスカーボンによる軽さと剛性を高次元で兼ね備えた。電動ワイヤレス12速のスラム・フォースEタップの採用で高められた戦闘力は、すべてのレースで威力を発揮する



ITEM/02

イザルコ マックス ディスク 9 ジャパンアッセンブリー

59万8000〜96万円(完成車／税抜)※パーツの仕様により異なる
44万円(フレームセット／税抜)

■フレーム:ウルトラハイモジュラスマックスディスクカーボン
■コンポ:シマノ・デュラエースDI2、アルテグラDI2
■ホイール:マヴィック・コスミックプロカーボンUSTディスク、フルクラム・レーシング400DB　■カラー:ティンテッドレッド、シルバー、ホワイト×ネイビー、ブラック
■サイズ:XXS/47、XS/50、S/52、M/54、L/56

シリーズ最高峰のジャパンアッセンブリーモデル。ハンドル幅やステム長、バーテープカラーなどを選択でき、体格や好みに合わせたバイクへと仕上げることができる



ITEM/03

イザルコ マックス ディスク 8 ジャパンアッセンブリー

42万〜76万円(完成車／税抜)※パーツの仕様により異なる
36万円(フレームセット／税抜)

■フレーム:ハイモジュラスマックスディスクカーボン　■コンポ:シマノ・デュラエース、アルテグラDI2、アルテグラ　■ホイール:マヴィック・コスミックプロカーボンUSTディスク、フルクラム・レーシング400DB
■カラー:ホワイト　■サイズ:XXS/47、XS/50、S/52、M/54、L/56

ハイモジュラスカーボンを採用したミドルグレードモデル。国内で組み上げるため、コンポーネントやホイール、ハンドル幅やステム長などを選択できるセミオーダーを可能とした

10

カナダから日本に初上陸 低価格でも高機能な4iiiiセンサー

| フォーアイ |

問：トライスポーツ　www.trisports.jp

日本初上陸の4iiiiは高品質なパワーメーターセンサーを生み出すカナダブランド。ワールドツアーチームのユンボ・ヴィスマやイギリスナショナルトライアスロンチームにも供給中。主要なセンサーはふたつで、クランクごとにさまざまなセットで販売される。パワーメーター以外にも心拍モニターやサイクルトレーナーなどを展開している。

センサーの取り付けはメーカーにて



ITEM/01

プレシジョン プロ

13万8000円（デュラエース R9100／税抜）
10万6000円（アルテグラ R8000／税抜）
8万6000円（105 R7000／税抜）
※すべて左右クランクセット

高額なアイテムであるパワーメーターセンサーだが、4iiiiのセンサーは単体4万円台から販売され、その導入を後押しする。3D ひずみゲージテクノロジーを利用し、3 次元でクランクのひずみを測定、±1%の高レベルの精度を実現する。スマホアプリと連動。「プレシジョン」センサーはコインバッテリー式で、アルミ製、カーボン製の左右クランクセットや左クランク、右クランクとさまざまなタイプに対応。HPにて対応モデルと価格が確認可能

COLUMN



プラクシスワークス ザヤンテ カーボン 4iiiiパワークランクセット

7万5000円（税抜）　※専用のBBツール及び M30 BBが別途必要

■クランク長：165、170、172.5、175㎜　■チェーンリング：48/32（マイクロコンパクト）50/34、52/36、53/39T、38、40、42T　■重量：615g（172.5㎜、50/34T）

30㎜シャフトでXスパイダー採用の軽量＆高剛性クランク（左側）に、プレシジョンセンサーが付属。カーボン製かつセンサー付きでありながら、驚きの低価格を実現。スマホでのセットアップ及びメンテナンスは非常に容易

ポディウムはUSBによる充電式！



ITEM/02

ポディウム パワーメーター付き 左クランク

5万9000円（デュラエース R9100／税抜）
4万8500円（アルテグラ R8000／税抜）
3万7800円（105 R7000／税抜）

「ポディウム」は充電式仕様で、繰り返し使えるタイプのパワーメーターセンサー。対応左クランクはシマノの3モデル。センサー重量はわずか7.5gとなっている。「プレシジョン」も同価格にて展開され、すべての4iiiiセンサーはケイデンスセンサーを内蔵している。スタート前は要キャリブレーション

アドベンチャーから日常まで ボーダレスに走り抜ける!

| ジェイミス |

問:ジェイミスジャパン　www.jamis-japan.com

あらゆる路面に対応した走行性能と優れた拡張性により、アドベンチャーロードの世界を切り拓くのがジェイミスのレネゲードシリーズ。クロモリフレームのほかカーボンやアルミをそろえるのも魅力だ。レネゲードの世界観に合わせたバッグも登場した

ITEM/01

レネゲードS3

17万8000円(完成車/税抜)

■フレーム:レイノルズ・520ダブルバテッドクロモリ　■コンポ:シマノ・GRX RX400　■ホイール:WTB・i23 TCS 2.0ディスクリム×アロイハブ　■カラー:デザートストーム、アノディープシー　■サイズ:44、48、51、54、56、58

定評のあるレイノルズ520ダブルバテッドクロモリチューブ採用のフレームに、シマノのグラベルロード向けコンポーネントGRXをアッセンブルした充実の仕様が魅力のバイクだ。サイズごとにメインフレームのパイプ径、さらにはBBハイト、フォークオフセットやリアセンター長をも最適化しているSSDや、振動吸収性に優れたECOカーボンフォーク、油圧式ディスクブレーキなど、そのままで道を選ばないロングツーリングを楽しめる





ITEM/02

レネゲードS4

13万円(完成車/税抜)

■フレーム:レイノルズ・520ダブルバテッドクロモリ　■コンポ:シマノ・ソラ　■ホイール:WTB・i23 TCS 2.0ディスクリム×アロイハブ　■カラー:ルートビア、スモーク　■サイズ:44、48、51、54、56、58、61(スモークのみ)

S3同様のレイノルズ520ダブルバテッドクロモリフレーム採用のエントリーモデル。SSDやECOフォークなど上位モデルの性能を踏襲する。アドベンチャーロードの魅力を手軽に味わえるバイク

COLUMN

同名のバイクパックシリーズも登場! フル装備でアドベンチャーツーリングへ



ウォータープルーフ ラウンドバッグ オンフロントフォーク
4800円(税抜)



ウォータープルーフ サドルバッグ
4200円(税抜)



ウォータープルーフ ハンドルパッケージ
5800円(税抜)



ウォータープルーフ フレームバッグ
4200円(税抜)



ツーリングパッケージ アンダーサドル
6800円(税抜)

LAZER 12

厳しい安全規格をクリアしたアジアンフィットモデル！

| レイザー |

問：シマノ自転車お客様相談窓口　TEL.0570-031961 https://bike.shimano.com

世界で活躍するトップチームも多数使用するレイザーのヘルメット。高い水準が求められるヘルメットの安全基準であるヨーロッパ規格をクリアしながら軽さや空力特性、頭部の涼しさなど、機能の向上を追求している。日本人の頭にフィットしやすい「アジアンフィット」モデルも増加中だ！





レイザー独自の「アドバンスドロールシス」。ヘルメット上部にあるダイヤルで、内部のフィッティングを調整する。軽量化にも貢献

ITEM/01

ジェネシス アジアンフィット

2万1000円（税抜）

■サイズ：S、M、L（フラッシュイエローのみM、L）
■カラー：ブラック、ホワイト、マットチタニウム、レッド／ブラック、フラッシュイエロー
■重量：190g（S）　■JCF公認

かつてハイエンドモデルだった「ジェネシス」が、日本人の頭にマッチするアジアンフィットになって復活した。頭頂部のダイヤルで、頭全体のフィット感を調整できるアドバンスドロールシスも搭載。高いベンチレーション機能を有しながら、ヨーロッパの安全規格もクリア。ストレスを極限まで減らしつつ、安全性にも磨きがかかっている。ハイエンドながら手に入れやすい価格を実現



ITEM/02

ブレイド アジアンフィット

1万円（税抜）

■サイズ：S、M、L（レッド／ブラックのみM、L）
■カラー：マットブラック、ホワイト、マットブラック／ピンク、マットブラック／グリーン、マットチタニウム、フロストブルー、レッド／ブラック
■重量：260g（S）、290g（M）、310g（L）
■JCF公認

上位モデルの軽さや機能をしっかり引き継ぎながら、わずか「1万円」という高コスパを達成するミドルグレードモデル。22個の通気孔でクーリング性能を高めるとともに、アドバンスドロールシスによりフィット感も良好

PIONEER 13

バージョンアップで新機能続々！ GPSサイクルコンピューター

| パイオニア |

問：パイオニア　https://jpn.pioneer/ja

クルマのカーナビや地図サービス、ソリューションシステムなどの
技術を自転車用サイクルコンピューターに落とし込んだパイオニア。
国内サイコンブランドとして地位を確立しながら、つねにアップデートを繰り返すことで
ユーザーに数々の恩恵をもたらしている。

ITEM/01

SGX-CA600

3万6800円（税抜）

■本体サイズ：W50×D17×H88㎜
■使用可能時間：約12時間
■液晶サイズ：2.2インチ
■ANT+、ブルートゥース対応
■重量：約92g

パイオニアサイクルコンピューターの最上級モデル。250パターンものデータを表示可能で、各ライダーに応じた活用法が必ず見つかる。今回は最新のバージョンアップによって追加された新機能の一部を紹介する

注目の新機能をチェック！



バーチャルパワー

パワーメーターがなくても自分の現在のパワー値がわかる。GPSや速度などからおおよそではあるが、自分の指標となる数値が判明



到着予想

コースの起伏や過去の自分のパワーデータ、さらに風情報などをもとに到着時刻を算出（上図赤枠内）。もちろん走行中に更新する



現在も進化中！ライダーごとに使い方が選べる



山岳等級表示

精密な地図データからコース内の麓と山頂を検出。その高度差により、HCと1～4まで山岳等級を表示。勾配や標高と合わせて確認することで、ペース配分に大いに役立つとともに、まるでプロレースを走っているかのような気分を味わえる





ペダリングモニターとの組み合わせでペダリングの状態をカラー表示できる

PRO 14

プロ選手のフィードバックが「プロ」のアイテムを生む！

| プロ |

問：シマノ自転車お客様相談窓口　TEL.0570-031961 https://bike.shimano.com

ライダーにとって最強のパートナー、それが「PRO（プロ）」。
世界で活躍するトッププロたちの身体に触れ、意見を聞き、カタチにする。
ハンドルやホイール、サドル、パッキングバッグや工具にいたるまで
自転車を軽く、速く、そしてときに楽しく進ませるためのアイテムいたりが信条だ。

グラベル用ハンドルバー＆ステム

ITEM/01

ディスカバー カーボンハンドル

3万4000円（税抜）

■素材：カーボン　■ハンドル幅：400、420㎜　■リーチ：75㎜
■ドロップ：110㎜　■フレア角度：20°　■バックスイープ：5°
■重量195g〜

初登場したグラベル用ハイエンドカーボンハンドル。200gを切る軽さ、高い振動吸収性、剛性を備え、ハードなグラベルやアドベンチャーライドに対応。20°のフレア幅で、下ハン部分を持った際、ダイナミックにポジションを変更できる。DI2ケーブル対応





ITEM/02

ディスカバー ステム

8000円（税抜）

■素材：7050アルミ　■クランプ径：31.8㎜　■ステム長：80、90、100、110㎜　■アングル：±6°　■重量：142g〜

ディスカバーシリーズのハンドルバーに最適なマッチングとなるアルミステム。ハンドル同様高剛性で、パワー伝達能力に優れる。ステム上部にDI2ケーブルを通す穴が開いていて、内側から外側へスムーズな取りまわしが可能

ITEM/03

ステルスカーボン スーパーライト

3万5000円（税抜）

■レール素材：カーボン　■サドル幅：142㎜
■サドル長：255㎜　■レール径：7×9㎜
■重量：145g

プロサドルのフラッグシップモデル「ステルス」の軽量モデル（約15％の軽量化）。ベースからレールに至るまで高品質なカーボンを採用。一体成型によりパワー伝達を向上させている。さらに超軽量EVAパッドと低摩擦PUカバーが快適性と安定性をもたらす。世界的プロライダーとの共同開発により得られる信頼性も、このサドルの大きな魅力







最新軽量サドルはベース〜レールがカーボン一体成型



前田公平、織田聖 弱虫ペダルチーム2冠！

National Cyclo-cross Championships

大雪に見舞われた昨年のマキノ高原大会から一転、今年は冬晴れの下での開催となったシクロクロス全日本選手権。愛媛県内子町を舞台に、アツいサバイバルレースが繰り広げられた。

TEXT & PHOTO：酒井健作

今年初めて瀬戸内海を越え四国に上陸したシクロクロス全日本選手権。レースの舞台はしまなみ海道を有する愛媛県南予地方に位置する内子町を流れる小田川の豊秋河原。河川敷特有の堤防を利用したキャンバーや、激坂の忍者返し、複雑なコークスクリューが組み込まれたテクニカルなコースを走る。「世界で戦ううえで、ここで上位に入れない選手は論外」と語るのは、コースを監修した三船雅彦さん。年々高速化する欧州のシクロクロスを意識してか、長い舗装路も設けられている。

トップカテゴリーの男子エリートは、大会2日めの午後にスタート。69人の選手が一斉に駆け抜け、2周めに入るころには6人の先頭パックが形成されたが、これも3周め以降のメカトラブルで2人が脱落。前田公平、小坂光、竹之内悠、山本幸平の4人に絞られた。

残り2周回となる8周め。激坂区間に先頭で入った前田がギリギリの速度で上りはじめると、2位の竹之内以外が足を着き、立ち上がりで先頭2人に大きく遅れをとってしまう。前田と竹之内、2人の戦いはファイナルラップのゴールスプリントまでもつれたが、先に勝負を仕掛けた竹之内を前田がかわし、優勝。全日本選手権2連覇を達成した。

積極的な走りで強豪勢を抑え込み、勝負所ではクレバーな走りを見せた前田。「また1年、チャンピオンジャージを着られることを誇りに思う」という言葉には王者としての力強さが感じられた。

National Cyclo-cross Championships



王者奪還!
U23は
織田聖が優勝



他者より10秒以上早いラップタイムを重ね、2位以下を2分以上引き離す圧倒的な速さで優勝した織田聖がU23で勝利。前田の勝利と合わせ、弱虫ペダルサイクリングチームが2冠を達成した

スプリントを
制して
みごと、2連覇!

EVENT DATA

25th Japanese National Cyclo-cross Championships

第25回 シクロクロス全日本選手権大会 内子大会
開催日:2019年12月7日〜8日
開催地:愛媛県内子町

舗装路と未舗装路を組み合わせたコースを走る自転車競技、シクロクロスの日本一を決める全日本選手権。今大会は、2020 年シクロクロス世界選手権代表候補選手選考会も兼ねている



1


3



2



5


4

1／たがいの脚力を削りながら周回を重ねた男子エリートの4人　2／前々週の野辺山後に散々泣いたと語る女子エリートの松本璃奈。迎えた全日本では後続を大きく引き離し、独走優勝　3／優勝した前田が、試走段階から登坂ラインを2本用意するなど、入念に戦略を立てたという男子エリートいちばんの勝負どころ　4／松本一成とのスプリントを制した村上裕二郎が男子ジュニア全日本タイトルを獲得　5／JCX戦でも女子エリートに迫る走りを見せる渡部春雅が女子ジュニアで勝利

National Cyclo-cross Championships

19人の選手が出走した女子エリート。優勝候補の一角とされていた唐見実世子が序盤に転倒するなど波乱のスタートとなったが、1周めのキャンバー区間で早くもディフェンディングチャンピオンの松本璃奈が独走。今季のJCX戦でくやしいレースが続いていた松本だが、「2週間、本気でできることを全部出し切りました」と語ったとおり、安定した走りで、全日本2連覇を成し遂げた。

優勝候補の最有力と思われた今井美穂は、MTB競技での東京2020五輪出場を目指しており、マレーシアで開催されるUCIレース出場を優先したため、今大会を欠場。MTBのU23アジアチャンピオンでもある松本も今大会でシクロクロスシーズンを終了し、今井と同じくMTB競技での五輪出場を目指す。

男子U23カテゴリーは、織田聖が2位以下に2分差以上をつける圧倒的な走りで優勝。2017年以来のナショナルチャンピオンに返り咲いた。レース後には「自分向きのコースだった」とコメント。フランスでのロードレース修行が実を結んだ。

前年度覇者の村上功太郎は、スタートで痛恨のペダルキャッチミス。徐々に順位を上げたものの、織田を捉えることはできなかった。

男子ジュニアは、序盤に松本一成が先行するも、これに村上裕二郎が追いつきマッチレースに。終始、松本が先行して周回を重ねたが、最後のスプリントを村上が制して全日本タイトルを獲得した。

2人のみの出走となった女子ジュニアは、JCX戦でも女子エリートに迫る走りを見せる渡部春雅が石田唯に約1分差をつけて勝利。同学年ということもあり、ふだんから同じレースに出場する機会の多い二人は、表彰式が終わるとトラック競技の日韓戦に向けて仲良く旅立って行った。



内子座で行われた前夜祭では、三船雅彦氏が花道から、参加した選手たちは舞台上のセリから登場

開催地となった愛媛県喜多郡内子町には、江戸時代後期から明治時代にかけて木蝋（もくろう）の生産によって栄え、伝統的な造りの旧商家や白壁の街並みが当時のまま保存されている。

今年は大正時代に建てられた芝居小屋「内子座」で前夜祭が行われるなど、レース以外でもその土地の歴史や魅力を感じることのできる大会となった。

江戸や明治の面影が残る内子町が舞台

RESULT

男子エリート (9Laps)

1位	前田公平（弱虫ペダルサイクリングチーム）	0:56:33
2位	竹之内悠（ToyoFrame）	+0:00:00
3位	小坂光（宇都宮ブリッツェンシクロクロスチーム）	+0:00:13

女子エリート (6Laps)

1位	松本璃奈（チームスコットジャパン）	0:43:41
2位	赤松綾（SimWorksRacing）	+0:00:29
3位	西山みゆき（Toyo FrameFieldModel）	+0:02:05

男子U23 (8Laps)

1位	織田聖（弱虫ペダルサイクリングチーム）	0:50:56
2位	村上功太郎（松山大学）	+0:02:12
3位	積田連（SNEL CYCLOCROSS TEAM）	+0:03:19

男子ジュニア (6Laps)

1位	村上裕二郎（松山工業高校）	0:39:54
2位	松本一成（チームスコットジャパン）	+0:00:02
3位	鈴木来人（ボンシャス）	+0:00:58

女子ジュニア (5Laps)

1位	渡部春雅（駒澤大学高等学校）	0:38:32
2位	石田唯（北桑田高校）	+0:00:55

古きよき街並みをEバイクで散策

アップダウンの続く山道を走り、内子町の中心街へ。レース観戦だけでなく、歴史を感じる街並みを堪能したりと観光を楽しめるのも今大会の大きな魅力だ。徒歩で巡るのは大変だが、Eバイクなら街中から郊外まで縦横無尽に楽しめるはず。







上／小田川を臨む豊秋河原　左下／明治時代から続く老舗「坂見輝月堂」の名物、栗饅頭。芳醇な栗の香りとしっとりとした餡を楽しめる　右下／内子座をはじめ、八日市・護国地区や泉谷の棚田などこの地域には観光名所が多い







E FESTIVAL



雨でも楽しいセオフェス!

今年は雨にたたられてしまったセオフェス。それでも多くの参加者が集まり、レースやトークショーなどを楽しんだ。セオフェスのアットホームな雰囲気は、雨でも変わらなかった!

TEXT & PHOTO：本誌

チーム
サポートカー
集合!



左から日直商会、ブリヂストンサイクル、シマノ、マヴィックのサポートカーがズラリ。さすがセオフェス

ショップの垣根を越えたイベント

毎年多くの参加者を迎えて開催されるレースが「セオフェス」。多くのクラス分けで実施されるレースやエンデューロが大人気の、千葉の名物イベントだ。

ただのレースイベントではなく、サーキットのパドックエリアには数多くのブースが出展され、そこで自転車やパーツを見て触って、さらには試乗して楽しめる複合イベントとなっている。おなじみMCアケさんと、セオフェス初参戦となるMCテディさんによる元気な声が会場を盛り上げる。

またセオサイクルというショッ



チーム ブリヂストンサイクリングによるトークイベント開催!

急遽開催されたトークイベント。オリンピアンの飯島誠さんが司会を務め、来る東京オリンピックに関して、さまざまな質問に答えてもらった。ロードの優勝は？の問いに、石橋選手は「ログリッチェかバルベルデ」と回答



EVENT DATA

第14回セオサイクル・サイクルフェスティバル

開催日
2019年11月23日(土・祝)

開催地
千葉県・袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ

主催者
フレンドシップサイクル協会







第14回セオサイクルフェスティバル

SEO CYCL



3／レインウエアを着ずに走るライダーも多数。暖かそうに思えるが、濡れてしまうと意外に寒い！　4／各地の大学チームも多数参加していた





1／キッズレースライダーもに出走する前にアップ！　2／エンデューロのスタート前。最前列にゲストであるブリヂストンサイクリングの選手たちが並ぶ





いやー
ツラい(笑)!

プの開催するイベントにもかかわらず、千葉県などのほかのショップがお客さんを連れてレース参戦するなど、ショップとショップの垣根を越えた交流が行われているのも、このセオフェスの特徴。

ただ今年は雨が強く降り続く一日となり、出番を待つ参加者が寒そうに震えるシーンも見られた。だがそんな天候を覚悟のうえで会場にやってきた参加者たちは、日ごろの練習の成果を見せようと、笑顔でコースに飛び出していく。

そしてそれを見守る家族や仲間の応援もヒートアップ。雨のなかのイベントを、それぞれのスタイルで楽しんでいた。

でも来年は晴れるといいね！

雨にも負けずキッズレース!

幅広い層に楽しんでもらうため、セオフェスではキッズレースが欠かせない。就学前のミルキークラスから小学5～6年生まで年齢別に分けられたカテゴリーで出走、大人顔負けの熱い走りを見せていた。ミルキー＆キッズだけで100人を超えるエントリーがあった。応援する親の盛り上がりもすごい！

キッズなのに
走りは
本格派











CYCLE ENDURO

第9回ワイズロードサイクルエンデューロ

in さがみはらサイクルフェスティバル Road to TOKYO 2020

**東京オリンピック競技地であり、自転車チームとも深くかかわる相模原市と
全国にショップを展開するワイズロードがコラボした秋のエンデューロレース!
「遅い人こそえらい」をテーマにした、お楽しみ満載のイベントの様子をレポート。**

TEXT：浜田幸紀（本誌） PHOTO：浜田幸紀（本誌）／ワイズロード





ワイズロードサイクルエンデューロ&JBCFエキシビジョンレース

開催日：11月17日（日）
開催地：神奈川県相模原市相模総合補給廠共同使用区域
主催者：相模原サイクルイベント実行委員会

在日アメリカ陸軍敷地内の広大な土地に800人以上のサイクリストが集まった！ 仲間とともに走るエンデューロイベントが、相模原市や自転車ショップ「ワイズロード」の協力のもと開催。快晴の秋空の下、多くの参加者が笑顔でコースを駆け抜けた。

一周約3㎞の特設コースを仲間と交代しながら走り続けるのがこのエンデューロ。上り下りや難しいコーナリングも少なめで、スピーディーに自分の番がまわってくる。そして今大会の最大の特徴は「安全第一」と「遅い人優先」であること！

競い合うレースとして正式に順位が付くものの、あくまで楽しさを優先する人たちを優遇し、最大限の安全確保に配慮している。初めてレースデビューする人にこそぴったりのレーススタイルになっている。

その証拠に、レース後の表彰式では上位入賞以外にも「ゾロ目賞」や「女性チーム賞」なども。豪華賞品の数々が数十人に行き渡ることになる！ また会場内には自転車メーカーによるブース出展や、Eバイク体験コーナーなどもあり、イベントに彩りを添える。

後半には国内プロチームによるJBCFエキシビションレースも開催され、相模原ゆかりの「チーム右京」の畑中選手が地元ウインを飾った！ 9回めにして初めて相模原で行われた同イベント。次年度の開催も期待したい。





左／ワイズロードのスタッフが大会の安全を確保！ 右／エンデューロレースは仲間への声掛けが重要。「おーい、ここだよ～！」

遅い人にやさしいレースなら、だれもが笑顔になれる！

Y's Road

参加者800人超え！
待機場所は大賑わい





当日は天候にも恵まれ、たくさんの参加者が相模原に集合。旗が並んでいるラインが走行コースで、そこからすぐ近くに待機場所がある。開場後はすぐにテントだらけに！

広い敷地内を
周回する！



米軍補給所という変わった開催場所だが、基本的には非常に大きな原っぱといった感じ。そのまわりの舗装路をライダーたちが駆け抜ける！



ラファのパープルジャージでそろえた女性チーム。エレガントさと仲よし感がとってもいい感じ。「速さよりも楽しさ優先です！」と笑顔で答えてくれた





上／会場には企業ブースも複数出展。最新アイテムを展示・紹介していた。イベント中の空き時間やレース後、ここを見てまわる参加者も　右／ワイズロードのブースではチポッリーニの新型「ボンド2」を展示

ゆるく楽しむ
ダンディー親父





上／スタート前のおじさん3人組。「ダンディーなポーズでお願いします！」でこの一枚　右／ユニークなコスプレチームは大会の花だ！　その目立ち具合で賞も獲得していた

速さも隊列も
段違いのレースに！



JBCF登録選手によるエキシビションレース。国内プロ選手も多く参加し、火花を散らした。やはりプロの選手たちは速い！



レース会場が米軍施設のため、当然米軍のサイクリスト部隊も参加する！「YES. WE ARE USA ARMY TEAM！ PHOTO？ OKOK！」

ツーリングとレースが融合した 野辺山グラベルチャレンジが初開催！

NOBEYAMA GRAVEL CHALLENGE

初開催となった野辺山グラベルチャレンジがラファスーパークロス野辺山の翌日に開催された。未舗装路のグラベルを走るツーリング&レースイベントで、300人弱のライダーが野辺山を走った。

TEXT＆PHOTO：山口博久（本誌）　PHOTO：辻啓

11月24日、野辺山グラベルチャレンジがラファスーパークロス野辺山の翌日に、異なる別イベントとして開催された。

この野辺山グラベルチャレンジはピュアレースとしてではなく、牧場内や林道、そして舗装道を含んだツーリングをベースに、タイム計測するSS区間を前半、後半に2カ所設けたライドイベント。レース派からツーリング派まで幅広くグラベルを楽しめるイベントになった。

イベント当日は、朝のうちは霧雨。あいにくの天気のなかスタートしたが、第1ステージの途中から晴れはじめ、第2ステージではすっかりポカポカ陽気のなか、野辺山の大自然を楽しめた。

レースで使われたSS区間は、第1ステージではシルキーな路面の林道で、一部下りも含んだ上



傾斜のキツい上りを想定し、40Cタイヤを履いたキャノンデール・トップストーンで走り、総合19位となった



RACE DATA

野辺山グラベルチャレンジ

開催日／2019年11月24日

開催地／長野県 滝沢牧場、野辺山高原とその一帯

主催者／長野県 南牧村商工会 野辺山グラベルチャレンジ実行委員会

り基調のコース。そして第2ステージでは一部ぬかるんだジープロードのヒルクライムとなった。このため、シクロクロス用のタイヤだとちょっと細く、グラベルロードに40Cのタイヤを組み合わせたものがベストチョイスとなった。

また、レースだけでなく、ロングツーリング、ショートツーリングも同じコースを使って開催され、ツーリングバイクやMTBでの参加でも楽しめた。とくにコースはグラベル初心者でも楽しめるものだったこともあり、大会が想定していた以上のペースで参加者が走る切ることができた。

主催者によると、将来的にはシクロクロスとは切り離した別のイベントとして、さらに盛り上げていきたいとう。脚力に関係なく参加できるグラベルライドは、今後広がりをみせていきそうだ。

グラベルバイクからシクロクロスMTBまで楽しめる



現役こそ退いたものの、いまでも強い山本和弘（キャノンデール・ジャパン）が優勝。そのトロフィーは八ヶ岳のクラフトビール「八ヶ岳ビール タッチダウン」のグラウラー

1



1／トップ選手といっしょに走れるのも楽しみ。シクロクロスで2位に入賞した招待選手、テイラー・ホワイト選手も参加した　2／霧雨の中、早朝7時に300人近いライダーがスタートした。第1ステージ（27.7㎞）、第2ステージ（23.1㎞）ともにメイン会場となる滝沢牧場からスタート



2

5





3

3／第2ステージのSS区間のゴール地点の牧草地では、参加者たちは八ヶ岳を奥に見ながらコーヒーを楽しんだ。　4／ナイナー・RLYスチールで参加の石渡雅大さんは、ふだんからグラベルツーリングやキャンプを楽しんでいるという



4

5／初代勝者女子は赤松綾さん（シムワークス）　6／藤江恭子さんも前日のクロスに続き、連戦での参加　7／最新のグラベルバイクキャノンデールトップストーンで参加の間野友輔さん



6



7

やっぱり
日向涼子の坂が好き

vol. 049

プロのモデルでヒルクライマーの日向涼子さんが、全国各地の坂道に挑戦。その土地の気になる立ち寄りグルメスポットとともに案内します。

TEXT & ILLUSTRATION:日向涼子
PHOTO:ハシケン　MAP:西村アメリカ君

DATA

岐阜県

横山ダム &徳山ダム

よこやまダム&とくやまダム

距離	15.8km
標高差	255m
平均勾配	1.6%
START地点	152m
GOAL地点	407m
登坂区間	6.2km
勾配	5.3%

ハードさ	★★☆☆☆
景色	★★★☆☆
アクセス	★★☆☆☆
路面状況	★★★★★
交通量	★★☆☆☆

BIKE

WILIER TRIESTINA GASTALDELLO FILLET

ウィリエール・トリエスティーナ ガスタルデッロ フィレット

アルテグラ+ホイールWH-RS300完成車
31万円(税抜)
フレームセット　19万円(税抜)

問:服部産業 スポーツ事業部
www.wilier.jp

WEAR

SUNVOLT

サンボルト

プレミアムサーモジャケット
1万4000円(税抜)

サーモビブタイツ
1万4000円(税抜)

問:サンボルト　sunvolt.co.jp

日向涼子

モデル&サイクリスト。シュルーモデル事務所所属。ヒルクライムレースで優勝・入賞するほどの実力をもつ坂が大好きなサイクリスト。イベントのゲストライダー、サイクルツーリズムの振興活動を行う。書籍に「<坂バカ式>知識ゼロからのロードバイク入門」(SB新書)、「日向涼子のヒルクライムナビ」(エイ出版社)など。公式ブログ「サイクルコンシエルジュ」で日々の活動レポート更新





岐阜県と滋賀県を結ぶ国道303号沿いにある道の駅「星のふる里 ふじはし」。広い駐車場があるので、今回のルートはクルマでのアクセスが便利

（岐阜県 横山ダム&徳山ダム）

2つのダムを満喫する"一石二鳥"な坂

ヒルクライマーであれば、ダムに親近感を覚える人も多いのではないでしょうか。ダムは河川の上流部に建設されることが多いため、山を上っていれば途中でダムを見かけることもしばしば。「やっぱり坂が好き」でも、過去にいくつものダムを訪れてきました。

今回チャレンジする岐阜県揖斐川町のダムクライムは、なかでもスペシャルです。なぜなら、ゴール地点の「徳山ダム」が日本一の総貯水容量を誇っているだけでなく、ルート上にはもうひとつのダムである「横山ダム」もあります。まさに一石二鳥のダムクライムルートです！

そして、ダムといえば、まずはダムカード。そして、ダム周辺の休憩所ではおきまりのダムカレーが待っています。今回は、スタート地点とゴール地点でダムカレーを楽しめちゃいます！ えっ、2食もカレー食べられない!? 心配無用です。ヒルクライムを上り切れば、きっとゴール地点ではおいしく2杯めのカレーをペロリといけるはずです。

ところで、揖斐川に沿って上り続ける今回のコース。勾配自体は緩やかなので、レースから遠ざかっている冬場の身体には、ほどよい感じです。路面は整備されていて、道幅も十分ですが、トンネルは多いため走行には注意しましょう。ゴール地点の徳山ダムの先にある徳山会館では、ダム建設によって沈んだ村の歴史を知ることもできますよ。









1／まずは横山ダムをめざそう。工事事務所でダムカードをゲットしたら再出発。その後、藤橋城に立ち寄って、ゴール地点の徳山ダムへ　2／約5km地点の川尻トンネル以降、複数のトンネルが登場する。トンネル内は広く、路面もきれいだが、やや距離が長いので安全第一で！　3／総貯水量日本一を誇る徳山ダム。徳山湖に隣接する徳山会館内で徳山ダムカレーを食べられる



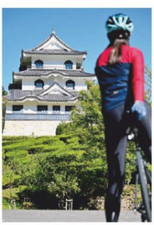
貯水量日本一にふさわしく
カレーとカードの鉄板ルート
揖斐川をさかのぼろう！







右上／揖斐川をはじめとする木曽川水系の治水事業の歴史は、豊臣秀吉の時代まで遡る。横山ダム自体は、2019年で運用55年を迎えた中空重力式コンクリートダム。ダムカードは、ダムに隣接する管理支所でゲットできる。右下／2008年に竣工した壮大なスケールを誇る総貯水量日本一のダム。その容量はなんと浜名湖の2倍!!　ダムカードは徳山ダム管理所でゲットできる。徳山会館ではないので注意を





右／今回のルートは中盤の8㎞区間ほどは平坦なので、本格的なヒルクライムというよりもダムをテーマにしたダムライドとなる。ダムカレーをおいしく食べるためにも、追い込みすぎには注意を！　左／スタートから11㎞すぎ、現代風なお城が突如として姿を現す。この藤橋城は、中にプラネタリウムや天文展示室などが入った楽しい城だ

RECOMMEND SPOTS

SPOT 1

スタート地点で横徳カレー

木曽三川のひとつである揖斐川の清流沿いに建つ道の駅「星のふる里 ふじはし」。自然豊かな藤橋地区の玄関口として親しまれ、敷地内には物産店や天然温泉の「藤橋の湯」がある。さらに、レストラン「星のふる里」や、そば処「藤橋庵」と飲食店も充実。レストランで横山ダムと徳山ダムの2つのダムを再現した「横徳ダムカレー」がオススメ！





SHOP DATA
**レストラン
星のふる里**
岐阜県揖斐郡
揖斐川町東横山264-1
営業時間8:00～
17:00(L.O.16:30)
定休日 火曜日
0585-52-2021

SPOT 2

ゴールしたら徳山ダムカレー

徳山ダム事業で廃村となった旧徳山村の歴史を後世に伝える資料館「徳山会館」は、人工湖の徳山湖のほとりに建っている。館内のレストラン「とく山」では、定食などのランチサービスがある。この日、2つめのダムカレーとなる「徳山ダムカレー」を食べよう！



SHOP DATA
**レストラン
「とく山」
(徳山会館内)**
岐阜県揖斐郡
揖斐川町開田
280-1
営業時間
9:00～16:00
0585-52-0033



岐阜県
横山ダム&徳山ダム

今月の4コマ

ダムカードをもらいに
管理事務所を訪れたときのエピソード

・・・

高確率で二度見されます!



日向の取材後記

大人になってから坂道を上る達成感に目覚め、さらにダムカードの収集までするようになるとは人生予想がつきません。毎月、連載で挑戦する坂道を決めているとき、ダムがあるとテンションが上がりますね! いつかダムカード集めという企画もやってみたいです



コースの5km付近で、揖斐川にかかる新川尻橋を渡る。ここから揖斐川を右手に眺めながら走ることに。トンネルも増え出すので走行には注意しよう



ウィリエールとサンボルトでコーディネート



気持ちいいしなりを感じる老舗イタリアンレーシングブランドのウィリエール・トリエスティーナ。ラグレスのフィレット溶接でシームレスな美しさを表現するスチールフレームバイクとして誕生した「ガスタルデッロ」は注目のモデルです。フレームのしなりを堪能できる心地よい走りが最大の魅力! カーボンフォークとの組み合わせで軽さも引き出し、全体としてキビキビとした運動性能を約束してくれます

LE CALENDAR

14

道端カレンの自転車カレンダー

ツール・ド・おきなわ チャレンジサイクリングを満喫

11月上旬、おきなわの空は夏を思わせる気温と湿気に包まれ、絶好の自転車日和を迎えた。カレンさんが挑戦したのは、名護市から東海岸を南下して恩納村をぐるりと廻り、名護市へ戻るチャレンジサイクリング90㎞だ！

TEXT & PHOTO 管洋介　ウエア協力 RGTエンタープライズ www.rgtenterprises.com



PROFILE

道端カレン

トライアスロンをきっかけにロードバイクに乗り始める。初回から連続してツール・ド・東北のアンバサダーを務め、トライアスロンでも活躍。八代め自転車名人に就任

KAREN'S CYC



朝日を浴びてチャレンジサイクリングはスタート!

ツール・ド・おきなわの朝は早い。サイクリストが名護のスタート地点「21世紀の森」へ集まって来る。朝の陽射しと共に「ドンドンッドンッ！」とエイサー太鼓の勇ましい音頭が鳴り響き、国内外から集まった約1000人のサイクリストたちはスタートを切った。「うわぁ、すごい人数!!　みんな頑張って〜！」50㎞〜 336㎞まで6部門に分かれたコースへ次々と旅立ってゆく。カレンさんは最終組となるチャレンジサイクリング90㎞まで参加者たちの勇姿を見送った！「久々に走るロングライド、いいペースで走りたいなぁ」カチッとビンディングをはめて東海岸へ向けて走りだした。





スタート直前のライダーたちから「連載見てますよー!!」との声に思わず笑顔になるカレンさん



「伊江島ファミリーサイクリング50㎞」に宜野湾市から参加の宮里さんと親族一同。「明日市民レースに出るメンバーが見送ってくれるんだ」ロードバイクをそろえてバッチリ決めた！

LE CALENDAR

14 道端カレンの自転車カレンダー



金武町の東海岸からやんばる（山原）を越えて、目の前に広がる恩納村の西海岸。エメラルドグリーンの海が広がる海岸線を走る

POINT



Cycling 02

脚の合う仲間にといっしょに走ろう！

ロングライドは年齢層も車種もさまざまなサイクリスト達で楽しめるのが醍醐味。しかし、序盤に最大の難所となる平均勾配約4.5％の4㎞の山を越える90㎞。スタートして間もなくグループが細分化されてしまった。序盤は点々と走っていたライダーたちも休憩所を1カ所、2カ所……と巡っていると毎度同じ顔ぶれがそろっていることに気付く。コースマップを見るとこの先不安になるほどのアップダウンの連続だ。「もしよかったら次の休憩所までいっしょに行きませんか！」と声を掛けてみたのが正解！　東京から参加した田邊純也さん（スバル）と後半戦は力を分かち合いながらいいペースで走る事ができた。脚が合う仲間と巡り会うと余裕も生まれて景色を楽しむ余裕も生まれた。



珊瑚礁が沖合2㎞まで広がる大浦湾は、かつてジュゴンが目撃されたことも！　穏やかな海を左に見ながら辺野古を目指す。



おきなわには数多くの闘牛場があり、そのなかでも「ゆかり」はひときわ強く大きく6年間不敗を誇った。子の名前にするほどの人気があった

KAREN'S CYC



アップダウンのある90km

本誌連載でコツコツと学んだ「ダウンヒルの技術」を生かすシチュエーションがたくさんあった！　コーナーもスイスイと下るカレンさん

EVENT DATA
開催日／2019年11月8-10日
開催地／沖縄県
主催者／ツール・ド・おきなわ協会
www.tour-de-okinawa.jp

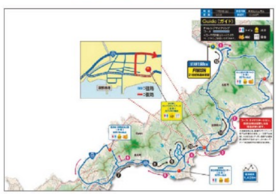


思っていたよりもアップダウンが激しくて満足しました！

「ひと山越えた先に海がみえる」というシチュエーションが連続するロングライド。この開放感を何度も味わいながらの4時間のロングライドは格別な満足感！

90kmに詰まった坂の連続！獲得標高1428mを味わえる人気コース

名護市から西海岸を南下し、恩納村をまわり名護市へ戻る「チャレンジサイクリング90km」。ビギナーからベテランまで楽しめるコースが魅力のロングライドだ





シーズンのピークといえば7月のツール。20年は東京五輪の開催時期が近いため、例年よりも5月のジロをねらう選手が増える可能性も

the Moment of The World Pro Race

2019年シーズンのロードレースを盛り上げた四傑

グランツール、クラシック、世界選手権、UCIランキング……
歴史あるロードレースの活躍を示すタイトルは多種多様。
2019年シーズンの主役を担った4人にスポットライトをあてる

TEXT & PHOTO: 辻啓（Kei Tsuji）

フランスを熱狂させた豪傑 来季注目のアラフィリップ

19年のロードレースシーズンのなかで最も活躍した選手は誰か。その問いに対する答えのなかで、ジュリアン・アラフィリップ（フランス）の名前は間違いなく上位に入ってくる。実際に、フランスのヴェロマガジン誌が主催するヴェロドール賞（年間最優秀選手賞）では、アラフィリップが世界中のジャーナリストから最も多くの票を集めた。グランツールで勝ったわけではなく、UCIワールドランキング個人2位、勝利数ランキング5位タイという成績ながら、アラフィリップが最も活躍した選手であることが世界的に認知されている。

19年のアラフィリップはシーズン序盤から好調だった。1月の南米レースから勝利を重ね、イタリアのストラーデビアンケで優勝すると、続くティレーノ〜アドリアティコでもステージ2勝。春の大一番であるミラノ〜サンレモで初のモニュメント制覇を達成し、激坂をパワフルに駆け上がる走りでラ・フレーシュ・ワロンヌ連覇を飾ってみせた。

そして迎えた7月のツール・ド・フランスで「ルル」の愛称で親しまれるアラフィリップは時の人となる。

第3ステージで鮮烈な逃げ切り勝利を飾ってフランスに5年ぶりのマイヨジョーヌをもたらすと、途中でいったん手放しながらも合計14日間首位に居座り続けた。85年のベルナール・イノー以来、24年間にわたって海外勢に奪われているツール総合優勝のタイトルを取り返すことができるのはこの男かも知れないと、フランスは熱狂した。

「ここまでの走りに満足している。毎日ボーナスを追加しているような日々がこれからも続けばいいと思う。そのために最後まで正しく戦い続けたい」という謙虚なコメントを繰り返しながらも、フランスの期待に応えるように、個人TTではタイムを失うどころか優勝してリードを拡大。ピレネーの難関山岳ステージではライバルを突き放す走りを披露した。結果的にアルプス山脈でエガン・ベルナルの登坂力の前に敗北することになったが、マイヨジョーヌを着て過ごした14日間はアラフィリップを崇高な存在へと引き上げた。

当然のことながらロードレースの勝者は一人で、そのほかの選手は敗者となる。しかし評価されるのは勝利だけではなく、ロードレースには積極果敢な走りをした敗者により大きな賞賛が与えられることが往々にしてある。アラフィリップの活躍はフランス国民のみならず世界中のファンの心に刻まれたはず。そしてその衝撃を今後さらに塗り替える、より大きな衝撃を生み出す予感を漂わせている。

20年はツールでのリベンジと、「アラフィリップ向き」と言われる東京五輪ロードレースでの金メダルへの挑戦に注目が集まる。

フランスの国民的英雄となった東京五輪金メダル候補



Road Race Hero 01

Julian Alaphilippe

ジュリアン・アラフィリップ

1992年6月11日生まれ 27歳 フランス出身
ドゥクーニンク・クイックステップ所属
ミラノ〜サンレモ優勝
ラ・フレーシュ・ワロンヌ優勝
ツール・ド・フランス 区間2勝
14日間マイヨジョーヌ



Road Race Hero 02

Primož Roglič

プリモシュ・ログリッチェ

1989年10月29日生まれ 29歳　スロベニア出身
ユンボ・ヴィスマ所属
ブエルタ・ア・エスパーニャ　区間1勝　総合優勝
ジロ・デ・イタリア　区間2勝　総合3位
UAEツアー　総合優勝
ティレーノ〜アドリアティコ　総合優勝
ツール・ド・ロマンディ　総合優勝



Road Race Hero 03

Egan Bernal

エガン・ベルナル

1997年1月13日生まれ 22歳　コロンビア出身
チームイネオス所属
ツール・ド・フランス　総合優勝
ツール・ド・スイス　総合優勝
パリ〜ニース　総合優勝



Road Race Hero 04

Mathieu van der Poel

マチュー・ファンデルプール

1995年1月19日生まれ　24歳　オランダ出身
コレンドン・サーカス所属
アムステル・ゴールド・レース優勝
ドワーズ・ドール・フラーンデレン優勝
ツアー・オブ・ブリテン　区間3勝　総合優勝

グランツールやクラシックで目立つ若手の台頭

the Moment *of The World Pro Race*

グランツールの主役たちとシクロクロス生まれの怪童

シーズンをとおして最も安定した成績を残したステージレーサーは紛れもなくプリモシュ・ログリッチェ（スロベニア）。

春先のステージレースで全戦全勝の勢いを見せたログリッチェは、ジロ・デ・イタリアでは惜しくも総合3位にとどまったものの、ブエルタ・ア・エスパーニャで初のグランツールのタイトルを手にした。

ビッグレースでポイントを量産し、2つのグランツールで総合表彰台に上ったログリッチェはUCIワールドランキング個人首位。名実ともにトップレーサーの仲間入りを果たした。

トム・デュムラン（オランダ）が加入するため、20年はチームイネオスと肩を並べる戦力がそろうユンボ・ヴィスマ。スキージャンプからロードレースに転向して6年で世界の頂点に上り詰めたログリッチェは、18年の総合4位に入ったツールに照準を合わせている。

22歳という若さでコロンビアに初のグランツール総合優勝のタイトルをもたらしたエガン・ベルナルも、19年シーズンの顔と呼ぶべき選手。

前年度覇者ゲラント・トーマス（イギリス）とのダブルエースという立場でツールの開幕を迎えたベルナルは、標高のある峠が連続して登場した大会後半にかけてライバルを登坂力で圧倒した。

標高2640mという高地出身で、小柄でありながらTTもこなしてしまうベルナル。単年契約が定番のロードレースのなかで、ベルナルはチームイネオスと異例の5年契約を結んでいる。20年はチームメイトとなるジロ総合優勝者リチャル・カラパス（エクアドル）とともに再び南米フィーバーを起こすだろう。

グランツールの外に目を向けると、マチュー・ファンデルプール（オランダ）の走りが光ったシーズンでもあった。

19年、シクロクロス世界チャンピオンはロードレースに参戦。UCIプロコンチネンタルチームのコレンドン・サーカスに所属するため出場可能なビッグレースは限られたが、アムステルゴールドレースでは誰もが驚く、当の本人も驚く、追走グループ長時間牽引からのロングスプリントで優勝。鮮烈な展開の末に、オランダチャンピオンジャージを着てオランダ最大のワンデーレースで勝った。

ロンド・ファン・フラーンデレンでは大ケガにつながってもおかしくない落車から息つく間もなく復帰して4位。20年はミラノ～サンレモやパリ～ルーベなどより多くのビッグレースに出場すると見られており、同じくシクロクロス出身の同世代選手ワウト・ファンアールト（ベルギー）と競り合いながら、クラシックレースに新しい風を吹き込む。



新時代に突入したスペシャライズドのEロードバイク

Sワークス ターボクレオSLに試乗！

スペシャライズドから、ついにリリースされた最軽量のEバイク、Sワークス ターボクレオSL。革命的な軽さを持ちつつも、走行距離やパワーにも優れた次世代のEマシンだ！

TEXT：西山貴之（本誌） PHOTO：廣瀬友春
問：スペシャライズドジャパン　www.specialized.com

まず圧倒的な軽さ。Eバイクと思って持つと拍子抜けするほど軽い。だいたい15kgぐらいを境にEバイクなら軽いと感じるのだが、これはさらに下まわる12kg台。ロードバイクにツーリング装備をつけたほどで、これくらいの重量増なら全然許せるレベル。

車体の軽さも影響して、上りが今までのEバイク以上に軽快&パワフル、かつ自然。そして、下りもユニットの存在を感じさせないほどバランスがよく、Eバイクであることを忘れてしまう。



重量は12.18kg（ペダルレス実測）。Sワークスのカーボンパーツを多用しているにしてもEバイクとしては驚異的。市販車最軽量だ



スペシャのEバイク、ターボシリーズは7年前に登場。当時は市販のユニットがなかったので、以来モーターやシステムは自社開発だ

ターボクレオSLは
5モデルのラインナップ



MODEL

ターボクレオSLエキスパート

90万円（税抜）

フレーム：ファクト11rカーボン　シフター：シマノ・アルテグラDI2　リアメカ：シマノ・XT DI2　ホイール：ロヴァール・C38ディスク　タイヤ：スペシャライズド・ターボプロ700×28C

Sワークスと同じフレーム＆ユニットでメカ類をアルテグラ×XT DI2としたモデル。さらに同じフレーム＆ユニットながらコンポを機械式のシマノ・GRXにしたコンプカーボン（67万円／税抜）も展開



MODEL

ターボクレオSLエキスパートEVO

90万円（税抜）

フレーム：ファクト11rカーボン　シフター：シマノ・アルテグラDI2　リアメカ：シマノ・XT DI2　ホイール：ロヴァール・C38ディスク　タイヤ：スペシャライズド・パスファインダープロ28BRレディー700×38C

ドロッパーシートポスト、グラベル用ハンドル、38Cタイヤなどを装着したグラベルモデル。フレーム＆ユニットは同じだ。さらにコンポのグレードを下げたコンプカーボンEVO（67万円／税抜）も展開

MODEL

Sワークス ターボクレオSL

135万円（税抜）

フレーム：ファクト11rカーボン　シフター：シマノ・デュラエースDI2　リアメカ：シマノ・XTR DI2　ホイール：ロヴァール・CLX50ディスク　タイヤ：スペシャライズド・Sワークスターボ700×28C

Sワークスを名乗るフラッグシップモデルとして、スペシャライズドの最高級カーボンパーツなどをふんだんに盛り込んだ最軽量モデル。追加バッテリーのレンジエクステンダーも付属している

1



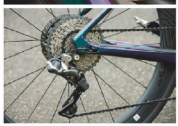
3



2



5



4



1／上りのトルク感はかなりパワフル　2／スペシャライズドオリジナルのドライブユニットはスイスで開発。シンプルな構造で小型軽量ながらパワフル　3／スイッチはトップチューブ、長押しで起動。3モードを選べる　4／レンジエクステンダーをボトルケージに装着すれば、追加で65㎞航続距離を延ばせる。Sワークス以外はオプション　5／リアメカはシマノ・XTR DI2。リア11-42Tのワンバイ仕様

これまでとは
別次元の軽快感



電動ユニットを持ちながらもカーボンバイクらしい軽快さを失わず、電源オフにしても通常のロードのように走れるレベル

ちょっと先の時代のEバイクを手にしてしまった感じだ。じつはスペシャライズドが、本国でEバイクを発売したのは2012年。かなり先駆けていたスペシャライズドが、度重なる改良を経てついに日本市場に投入したモデルなので、完成度が高いわけだ。

航続距離も内蔵バッテリーで約130㎞。ボトルケージに装着できる追加バッテリーで+65㎞。合計で195㎞も走れる。2時間半でフル充電。

加えてアプリと連動し、アシストやバッテリーを管理できる。ツーリングの距離に応じて最後までアシストできるようにバッテリー使用量を自動調整するということもできる。発売は2020年春予定。市場に与えるインパクトはかなり大きそうだ。

\団長安田の/

自転車大サーカス

TEXT：本誌　PHOTO：廣瀬友春



ゆっくり
走るのも
えーもんや!

ゆっくり走って！おいしいものを食べて！
完全オフ!は
自転車×《プチ》キャンプ

レースシーズンが終了して、仕事もけっこう忙しい団長。
ずーっと休みがなかったので、最近流行のグラベルロードで
ゆっくりサイクリングに出てみた。

TEXT：団長安田　PHOTO：井関信雄
BBQ場やレンタサイクルの問い合わせは、東京港埠頭株式会社 若洲公園キャンプ場へ
www.tptc.co.jp/park/03_07

　トライアスロンシーズンも終わり、心拍を上げずにキレイな空気をいっぱい吸いたい！　のんびりサイクリング×キャンプ〜♪　憧れるわ〜!!　行ってはみたいけど、どこに行っていいのかわからないし!!　キャンプの知識もない!!　でもやってみたい!!

　今回はネストの詫間さんといっしょに、ネスト・ガベルでご近所サイクリングしてどこかでキャンプを敢行することになった。

　こんなえーところあったんやー!! ってふつうの道も脇道も、とにかく自由にトークをしながらゆっくり走りました。

　キャンプができるという若洲公園キャンプ場に着いて、テーブルとチェアを組み立てる。ジェットボイルを使えば、あっという間にお湯が沸き、入れたてのコーヒーでひと息。コンビニで買ってきた鯛焼きは温めただけなのに4割増しでうまい！　ホットサンド、焼きおにぎりなどもめっちゃ簡単やー!!　キャンプってこんなんでも十分！　かなり充実！　楽しかった!!

　徐々にいろんな物を買いそろえて、本格的なキャンプツーリングにしていきたいと思います!!

ちょっと荷物を運ぶだけで4割増しのうまいもんが食べられる！


3


5


1


2

うまい！
温めるって
スゴいですね！


6


4


7


8


10

アウトドア
だからさらに
いい!!


11


9


12


13

1／コンビニ惣菜のハンバーグとチーズを食パンにはさんでホットサンドメーカーで焼くだけ　2／ネストの詫間さん　3／鯛焼きを焼くと外がこんがり、中がふんわり、カスタードがトロトロ　4／コーヒーとカスタード味の鯛焼きは合う！　5／若洲公園キャンプ場では受付で「キャンプ場内自転車持ち込み許可証」をもらうと、押し歩きで中に入れる　6／大型サドルバッグにジェットボイル、ホットサンドメーカー、カップが余裕で入る。フロントバッグには食材、トップチューブバッグにはおやつ　7／コンビニで十分な食材をゲット　8／公園周辺には自転車道があり、海沿いも走れる　9／まったり♪　10／フォークに取り付けた大型ボトルケージにモンベルのチェアワンとテーブルワンを装着　11／また来ようと思った　12／不器用ながらネジ止めのコツを習得!?　13／多めの具をギュッとサンドする

BiCYCLE CLUBの会員システム

Team BC

本誌スタッフがオススメ



バイシクルクラブの会員システム「チームBC」。
スマホから気軽に登録できて、オリジナルグッズの購入ができるなど、
特典いっぱいのシステムだ。いますぐクリックして入会しよう!

入会でオリジナルグッズが買える!

2019-2020 ウインターセール START!



Yamaguchi



空港で目立つから取り違える心配なし!

使わないときは3つ折りにしてコンパクトに。センターに配送用伝票や取り扱い注意タグなどを入れられるケースを設けた

ヨーロッパ出張でも大活躍!

1 オリジナル輪行バッグ

内側は特別色のブルー。オリジナルのOS-500は黒だが、明るい色を使うことによって、中の様子が見やすくなっている





イベントやレースでの定番アイテム、オーストリッチ・OS-500のバイシクルクラブオリジナルバージョン。海外遠征時に便利な「自転車」の多国語表記やベルトはそのままに、3色カラーでデザイン。中身が見やすいように仕切り布のカラーをブルーにするなど、使い勝手にこだわった

オリジナル輪行バッグが限定10個スペシャル価格!

30% OFF!

2万4000円 ➡ 1万6800円(税抜)

大好評にお応えして、オリジナル輪行バッグを30%オフ!
個数限定なので、早いもの勝ちだ。お得に手に入れるなら、このチャンスを逃がすな!

Hamada
チームBC
限定カラーが
カッコいい！



2
サイクルキャップ
1200円(税抜)

本誌オリジナルのサイクルキャップは、ストレッチ性、吸汗速乾性にすぐれたメッシュ状の生地を採用。センターに太いストライプ、そのなかにバイシクルクラブのロゴがデザインしてある。カラーは3種類。ウエアやバイクの色にあわせてコーディネートしよう



ブラック



ワイン



ネイビー



Nishiyama
気軽に
バックポケットに
入れておける！





残り
わずか

4
携帯
バックパック
1200円(税抜)

コンパクトに折りたためる簡易式バックパック。調整可能なストラップや取っ手を備え、ツーリングやイベントなど、さまざまなシーンで活躍。収納力も高いので、出先で荷物が増えても安心だ。これからのシーズンにオススメ！

3
ホイールバッグ
1500円(税抜)

厚手生地を採用したホイールバッグ（1本用）。クイック収納袋やエンド保護用の当て布、肩から下げられる長めのストラップも備えた。保管や車載時にもオススメだ

Iwata
持ち手がダブル
なので、肩にも
掛けられる！





Information
スマホからいますぐ登録！

購入は「チームBC」の会員サイト（登録無料）から。価格や入荷情報は公式サイトやSNSでも配信するので、気になる人は要チェックだ

通販はココ！

HP

バイシクルクラブの会員システム「チームBC」は、オリジナルグッズの販売、新刊やイベントの案内、読者アンケートなどを登録無料でお届けするサービスだ。

編集部の経験を生かしたオリジナルグッズでは、ツーリングで便利な携帯バックパック、保管や車載時に役立つホイールバッグ、そして、オーストリッチ別注のオリジナル輪行バッグなどを展開中。いずれもバイクやウエアに合わせやすいシンプルなデザインを意識しながらも、使い勝手とコストパフォーマンスに優れるアイテムたちだ。

また、バイシクルクラブではフェイスブックやツイッター、ラインのアカウントもあるので、ぜひ登録して最新の情報を手に入れよう。公式サイトではロードバイクライフを楽しくするコンテンツを中心に、誌面では読めない編集部のアツい記事も配信中。こちらもぜひチェックしてみよう！

PRESENT

応募はQRコードから

※お預かりした個人情報は厳重に管理し、商品発送のほか、読者層の把握など統計的にのみ使用いたします
※QRコードはご使用の端末によっては作動しない場合があります

A

ゴリックス
GX-33P フロアポンプ

4500円（税抜）

基本性能をしっかり押さえた、スチール製万能フロアポンプ。目標空気圧に目印を設定できる「目印ダイヤルゲージ」付きで、仏・米・英（付属アダプター使用）バルブに対応。

提供／ごっつ　www.gottsuprice.jp

2人（各色1人ずつ）

累計販売数2万7000本突破のコスパの高いフロアポンプ



B

美しい和柄バーテープ4色



4人（カラー選択可能）

アイ リブ
和柄バーテープ

1600円（税抜）

着物などに用いられる日本の伝統的な紋様をイメージした和柄バーテープ。細かな織りによる独特の乾いた手触りが特徴。左上から隈取、夜桜、吉原つなぎ、青海波。

提供／野口商会　www.noguchi-shokai.co.jp

C



ステムの横に収納スペースを！



R250
ドラム型フロントポーチ

3080円（税込）

やや大きめのフロントポーチ。ハンドルまわりのスペースを生かし、サイフやスマホ、補給食などを入れられる。ボトルやコンデジなど、500gまでの重量もカバー。

提供／ワールドサイクル
www.worldcycle.co.jp/

1人

D

中綴じA4サイズ28ページ



5人

デローザ
2020オリジナルカレンダー

非売品

月めくりで毎月デローザの各モデルが楽しめるカレンダー。広げるとA3サイズの壁掛けカレンダーになる。写真は、デローザカタログ写真を撮り続けるフォトグラファー、熱田護氏によるイタリアでの撮り下ろし。デローザファンなら必携のアイテム。

提供／日直商会　www.derosa.jp

うみちゃんの

ロードレーサー 嫁日記

Yome Nikki



Text&Illust うえだ・みほ

Jエリートツアーを走るホビーレーサーの夫をもつ元本誌編集部員。ロードレースをメインに冬はシクロクロスまで、年間40戦以上のレースに帯同。自転車好きの息子に翻弄されつつ旦那のシリを叩く、影のアシスト兼監督。

いつもは2日間開催されるラファスーパークロス野辺山。

今年は日曜に野辺山グラベルチャレンジが開催されたので、シクロクロスレースとしては1DAYに。前日の雨でコースコンディションも抜群（選手にとっては最悪?）。泥区間がそれはもうドロドロで（笑）。試走中もアチコチで悲鳴が聞こえていました。

肝心のレースはというと、ホールショットをばっちり決めて、そのあとはズブズブと抜かれて17位でフィニッシュ。……あれ、確か去年のC2もホールショット→ズブズブ→21位だったっけ？ でも前回より4つも順位を上げれたんだから、成長してるってことで。

1DAY開催でも野辺山の雰囲気は十分に味わうことができたけど、会場となっている滝沢牧場の馬小屋に泊まったり、初日にビール片手に観戦したり、翌日の朝イチに泥T（初日の到着時間にはまず売り切れてたりする）を買いに行ったり、いつものお楽しみがなくなったのはちょっとショック。

でも、毎年楽しみにしているキンダーガーデンでは、新たな参加賞として白菜をゲットできたし、チョコ掛けクッキーみたいになった旦那も見れたし、やっぱり野辺山が大好きです。

コースも会場の雰囲気も別格の野辺山ですが、ジャージについた泥の量もまた別格……。洗っても、洗っても、泥水が止まらないんですけど！ 冬の乾燥シーズンに手洗いはツライので、嫁の手のためにも次から絶対、転ばないでね。

Theme ▸ 息子は白菜を、旦那は大量の泥をゲット





NISHIYAMA BICYCLE SHOKAI

マニアの癒しネタショップ

西山自転車商会

Vol. 80

自転車はスポーツではなく
ホビーと言い張る
いじってなんぼの
レストア編集者の手記

編集部
西山 貴之
災害時にも役立つと考えて、家族の人数分4個も手に入れてしまった。25㎖のチャージャー用ボトルを買おうとか、この冬はハクキンブーム

TEXT：西山貴之（本誌）　PHOTO：増川浩一

THEME

教えてやろう本物の熱さというやつを

自転車通勤が辛くなる季節がやってくる。Eバイクツーリングも冬場は冷えるのが深刻だ。使い捨てカイロでは温もりが足りない。

ハクキンカイロというのを憶えている人は、そうとうオジサンだろう。最近ホームセンターでまだ売っているのを目にして、遠い記憶が呼び覚まされた。昭和40年代以前にはどこの家庭にもあったアイテム。昔はカイロといえば、コレだった。実家を探してみたらやっぱりあった。

ベンジンを入れ、ライターで軽くあぶると触媒の白金（プラチナ）が反応して、揮発するガスを水と二酸化炭素に分解、そのとき発熱する。暖かさは使い捨てカイロの13倍という、最強のカイロだ。

じつは燃料にホワイトガソリンも使える。ベンジンもホワイトガソリンもジッポーオイルもほぼ同じ成分の燃料だ。めったに使わないガソリンバーナー用に持て余しているのを有効活用できる。カイロは冬キャンにも使えるじゃないか。満タン25㎖入れるとまる1日持つ。朝に給油して夜布団の中まで持っていける。

前の東京オリンピックの際、聖火が消えちゃったときのバックアップは、ハクキンのカイロだったらしい。聖火を飛行機で運ぶ際にも使われたとか。

メッキがかかったピカピカした代物でメカ好き男子はそそられる。かつ禁煙してから15年くらい使ってなかったオイルライターまで再登場して、なんか男のロマンじゃんとか思いながら毎朝火口をあぶるのが習慣となった。



温度は50℃くらい。冬ジャージのバックポケットに入ればポカポカ。厚手の生地ならカバーなしがちょうどいい



ハクキンとカタカナであるのは古いやつだ。凹文字とか、孔雀の羽の数が12枚とかあり、集めたくなってヤバい



火口をあぶると反応がスタート。発熱を途中でストップさせるにはジップロックに入れて酸素をカット



触媒反応で火がついているわけではない。基本は90年変わらないデザインでかなり古いものでも今売っている火口が使える。火口は約1年くらいで交換

TSUJI'S COLUMN

辻啓の

今日もレンズを振りまわす！



Profile

サイクルフォトグラファー 辻啓

UCIワールドレースを中心に国内外のロードレースやシクロクロスレースを追い、その魅力を伝える

Theme

ロードレースの撮影は楽しい そうあらためて感じた個展が終了

私ごとながら（そもそも私ごとしか書いてないコラムだけど）11月30日から12月8日にかけて、兵庫県神戸市灘区の「六甲山サイレンスリゾート」にて写真展「ピンク&イエロー」を開催させていただきました。9日間の期間中、2つあるアートギャラリーをイタリア（ジロ）とフランス（ツール）の空間に振り分け、それぞれモビスターのリチャル・カラパスのスペシャルバイク実車（キャニオンジャパンさん貸してくれてありがとう！）とチームイネオスのチームカラーバイク（カワシマサイクルサプライさんありがとう！）を設置。そのまわりに写真パネルを展示するという贅沢な空間の使い方をさせていただきました。写真展実現に協力いただいた関係者の方々には感謝しかありません。

標高800mに近い山の上で、決してアクセスがいいとは言えない場所にもかかわらず、トークショーを開催した週末に限らず毎日多くの方に来場いただきました。やはりスマートフォンやPCのディスプレイで写真を見る機会がグッと増えた現在、印刷された写真を見ることは人間の何かに訴えかける力があると感じています。個人としては初の開催でしたが、今後も写真を見ていただく機会を増やしていければと思います。

今回、写真展のなかで最も大きな収穫は、一般の方にロードレースの魅力を伝える絶好の機会になったことだと思います。輸入車ディーラーの八光自動車工業さんが六甲山ホテルを買収して経営を始めたリゾート施設だけに、ふらっと立ち寄った一般の来場者のなかにはイタリアとフランスのレースに興味を示されるクルマ好きの方も多く、少なからずロードレースにいい印象をもっていただけたと自負しています。グランツールとは何か、ロードレースとは何か、ロードバイクとは何かを説明する機会がここまで多いとは想像していませんでした。



ロードレースは旅である。展示写真の説明を繰り返すたびに、そう感じるタイミングが多々ありました。自分で撮っているだけではわからないけど、自分以外の人に説明することで徐々にわかってくるような感じ。要は、ロードレースはその土地の色を反映できる特殊なスポーツであるということ。山の形や色、建物の形や色、道の形や色、空の形や色、なんでもかんでも、ヨーロッパのなかでも一つとして同じものがない。白熱するレース内容以外にも、これほど見所がたっぷりあるスポーツなんて、ほかにないのではないかと気づかされました。

たとえばスタジアムのフィールド上で行うスポーツだと、フォトグラファーは決まった撮影ポジションから決まったアングルで、同じようなレンズと設定で、合計20人ほどのプレーヤーをねらうことになる。でもロードレースだと撮影ポジションなんて千差万別十人十色で、下準備や工夫しだいでいくらでも新しいアングルを生み出すことができ、しかも走っているのは違う役目を担った200人近い選手たち。そこに天候や観客という要素も加わるので、これほど撮影していて楽しいスポーツはほかにないんじゃないかと思います。

まあ逆にそれだけ移動距離も長いし、考えることが多すぎて撮影が難しいんですけどね。それに選手の判別なんて場数を踏まないと不可能だし、レースのスピードが速くてフォーカスを合わせるのも大変だし。

話を戻すと、国内外に観光地をアピールできるロードレースの強みをあらためて感じたしだいです。スタジアムスポーツにその土地の要素を入れ込むのは、かなり難しいのではないかと。実際に写真展の来場者との話のなかでも、テレビに映る山や町のきれいな景色が目に止まってツールを見始め、いつの間にかロードレースにはまっていた……というパターンも多く、その景色を見たくてフランスに行ったという方もちらほら。

レース内容の充実はもちろん、それ以外の要素の充実も欠かせないのだと偉そうに思いながら、先ほど写真展の撤収作業が完了。今は早くシーズンインしていろんな撮影がしたいという欲求にかられてます。そして次は関東でも写真展を開催しよっと。

ファッキンジャップ FUCKIN' JAP くらいわかるよ、コノヤロウっ!



Profile_

山崎健一

UCI公認選手代理人＆エキップア〇ダのマネージャー。日本人選手の育成に尽力し、プロ選手からの人望も厚い

第10回 年末は国民の義務として投票に行こう!

日本最大の自転車レースはと聞かれて、ジャパンカップ！と答えてしまうあなたは、億万長者になれるチャンスと人生の楽しみをひとつ見逃してますのでっ！ 何を隠そう、日本最大の自転車レースは、毎年12月30日に行われる競輪王者決定戦「KEIRINグランプリ」にほかならないのだがっ！

KEIRINグランプリとは、日本が世界に誇る競輪選手約2200人（参考：世界中にあるUCIコンチチーム以上の登録プロロード選手数は3000人弱）の頂点に君臨するトップ9選手によって争われる、その年の競輪総決算大会。

まぁここまではほかのスポーツと変わらんやん！となりますが、このレースのスゴいところは、2825m（競輪場7周）＝わずか数分で終わる一発勝負レースの勝者に、約1億円が『現金』で授与されること。3週間の戦いである「ツール・ド・フランス」総合優勝賞金が約6000万円ということを考えると、この額の法外さがわかります。ビジネス的にもケタ違いで、このレースにファンが〝投票〟（＝ギャンブル用語で「賭ける」こと）する金額総額は約50億円にも上ります。

さらにKEIRINグランプリが特異なのは、毎日日本のどこかで必ず行われている競輪とはまったく異なるレース運びにあります。

通常の競輪レースでは、1レースに割り当てられる選手9人のレベル差が結構あるうえ、ロードレースでいうところの〝チーム〟にあたる「出身地域」、たとえば関東勢、九州勢みたいなグループ（競輪では同郷で組む伝統がある）が均等に振り分けられるため、予想には有利。

具体的には、9人の内訳が、3人×3地域グループの場合（3分線と呼びます）、各地域グループ内で自然とエース&アシストの役割分担が形成され、エースを勝たせる傾向で戦術が組まれます。ロードレースでいえば、サガンやカヴェンディッシュがいるチームの平坦ステージでの役割分担は云わずもがなという感じでしょうか。

しかし！ KEIRINグランプリにはそもそも競輪界最高峰グレードレースG1で勝ち上がった強いエース級選手しか出ていないうえに、1億円の賞金を目の前にした選手たちが、競輪のセオリーを（ほぼ）無視して、みずからの勝利に向けて戦う傾向があるため、何が起こるかわからない。



KEIRINグランプリのおかげで購入できた「スター・ウォーズ」レゴの雄姿（元旦に撮影）

実際、成人してからは競輪場で酎ハイとモツ煮込みを食べるのがライフワークな私でさえ、これまでのKEIRINグランプリで「考えて買った」車券を当てたのは数えるほどしかない！ それこそ選手の顔の好みや、そこらへんを歩いているガキンチョに、好きな番号を2つ言わせて買った車券で命拾いしてるケースが大半。

よってKEIRINグランプリでは、競輪歴50年以上のベテランだろうが、初めて競輪場に行くド素人だろうが、たいして勝率は変わらないのである！

なんだかんだ書きましたが……私が皆様にKEIRINグランプリをお勧めしたい最大の理由としては、やはり選手と観客とが究極の一体感を得られる点。

これは非常に単純で、信頼してお金を預けた選手とワンチームになり、ゼニ（と名誉！）を求めて勝利を目指せるのです、くわっ！ 万が一負けた場合なんかは、もう激おこぷんぷん丸な訳で、選手に対し「郷里へ帰れ！」と叫びたくなるオジちゃんたちの気持ちだって余裕でわかるのだがっ！

さぁ皆さん！ 12月30日はぜひぜひKEIRINグランプリ（東京・立川競輪場。TV放映&場外投票も可）にご注目!! ちなみに28日には女子競輪頂上決戦であるガールズグランプリが、そして29日には若手男子選手頂上決戦であるヤンググランプリも開催されるので、ウォーミングアップに打ってつけ！

さぁ国民よ立ち上がれ！ 〝投票〟義務を果たすときがきたのだがっ！

＼あなたが創る！／

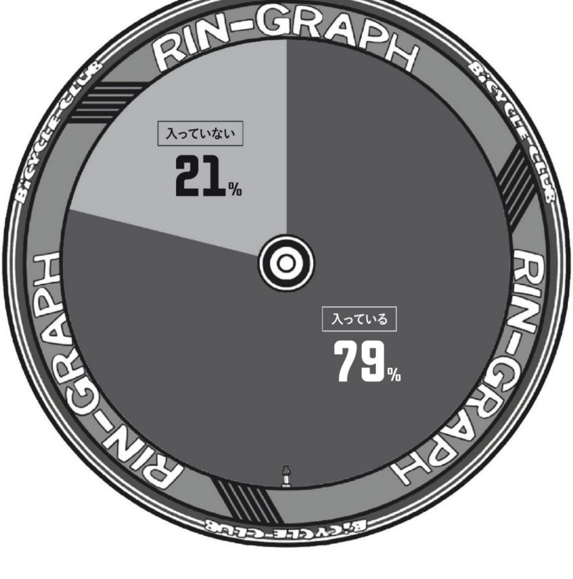
輪(リン)グラフSUPER

第10回

あなたの意見は多数派？少数派？　バイシクルクラブの会員システム「チームBC」のアンケートでできあがった車輪の中にその答えはある！

TEXT：本誌

THEME： 自転車保険に入っていますか？



READER'S VOICE

入っている

埼玉県では義務化されています。自転車の事故も最近増えているので、万が一のときに自分と相手を守るにも自転車保険は必要だと思います。（埼玉県40代男性）

入っている

子供たちも自転車に乗るようになり、万が一に備えてしっかり入っています。これからは、いっしょにロングライドに行けるといいなぁ～。（宮城県40代男性）

入っていない

1年間の短期は入っていたのですが、どれがいいのかよくわからず、更新するか新規に入り直すか迷っているうちに期限切れになってしまいました。（三重県50代男性）

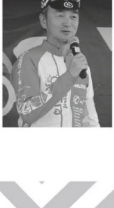
入っていない

入ったほうがいいし興味もあるが、生命保険員のように詳しく説明してくれる人がいなくて、詳しい資料もなし。入る決め手に欠けてしまう。（東京都30代男性）

EDITOR'S COMMENT

79%……、微妙といえば微妙ですね。8割は超えるかな？と思ったのですが。ただし、入っていない派の人も「自分は加入の必要なし！」という人はごく少数で、入りたい・入らないといけないんだけど、の人がほとんどでした。「入らねばと考えている人」の集計だったら9割超えだったかも!?（本誌・浜田）

SPECIALIST'S COMMENT



思っていたよりは加入が進んでいるようですが…

BC読者でこの数字ってことは、実際はもっと低いのでしょうか？未加入の人はまずショップやネットでの情報収集がオススメ。今や保険を義務化する自治体も増え、コンビニでも加入できるそうです。さらに、自転車事故にも対応する自動車保険の特約もあるようです。被害者のみならず加害者になる可能性だってゼロじゃない、サイクリストの最低限のたしなみとして100%の人に加入して欲しいです。

（グッド・チャリズム宣言プロジェクト　韓祐志）

気になるあの人に
聞いた

編集部が気になる「あの人」の
オリジナルランキングを紹介！

ILLUSTRATION：蔵本理枝子

俺ランキング！

vol.11



今月のあの人は…

蔵本理枝子

スポーツ整形外科医として、運動器（骨、筋肉、関節など）の痛み全般、ほかスポーツに関わる痛みで悩む人々へ向けて、さまざまなメディアで情報を発信中。「いとう整形外科」（世田谷区）副院長。自転車通勤往復34㎞を2年間続けた経験がある。愛車のロードは黒のトレック

RANKING THEME

自転車女医がサイクリスト友人に相談される「ケガトップ3！」

Riechi 蔵本理枝子

RANK 1

鎖骨骨折／肩鎖関節脱臼

落車では肩で衝撃を受けることが多いため、最も相談の多いケガがこれ。私のまわりではあまりにこの骨折が多いので、過去に受傷者だけが入会できるチームCBB（collar bone breakers）が結成されたことも……

RANK 2

肋骨骨折

朝布団から起き上がるのがつらい、笑う、深呼吸で痛い場合はだいたい肋骨かその先の肋軟骨が折れています。放置しても約6週間で治ることがほとんど。でも落車の場合は肺に穴が開くこともあるので要注意

RANK 3

すりキズ

全身すさまじくすりキズを作る人多数。絆創膏じゃとてもじゃないけど覆いきれないので、よく洗って汚れを落としたらワセリン＋ラップ治療が一般的。汚染が強い場合は、医療機関で手当てしてもらいましょう



COLUMN

お医者さんを信じて治療に専念！

自転車で落車といえば、すりキズや打撲はあたりまえ。でも圧倒的に相談されることが多いのが「鎖骨骨折」なんです。鎖骨骨折はその折れ方によって、手術が必要なものから鎖骨バンド固定だけでいいものなどいろいろです。早期復帰を目的に手術をすることもありますが、これは整形外科医でないと判断できません。でも、「先生はバンドの固定でいいっていうけど、自転車仲間には手術しろって言われたよ」っていうのは日常茶飯事。みんな自分の経験から口出ししたくなるのよね。でも、できれば周囲の声に惑わされずに受診した整形外科医を信じて治療してほしいな、と心から思います。そして「長期の安静」禁物。動かせる部分は動かしながら早期復帰を目指しましょう！　それぞれの治療は「自転車女医のサイクリニック」エイ出版社　ドロンジョーヌ恩田／蔵本理枝子著を読んでね。

やっと、正式発表となりました!!『バーレーン・マクラーレン』となります。

もともと、今年からチームのウエアには入っていたり、各グランツールでマクラーレンのスーパーカーがスペシャルチームカーとして登場したりしていましたが、自分たちもまさか、マクラーレンが第2スポンサーになるとは、驚きです。モータースポーツ大好きな僕にとっては、チーム名がマクラーレンになることはかなりうれしいです（笑）。

バーレーンは第3継承位のナセル王子がスポーツに力を入れていて、とくにロードレースやトライアスロン好き、さらに大のニバリファン（笑）だったことから発足したチームですが、マクラーレンとの結びつきは、王位継承2位のナセル王子のお兄さんがF1のファンで、中東で初めてのF1レース開催をしたサーキットを所有し、マクラーレンの筆頭株主ということから、このコラボレーションが実現しました。

もうすぐチーム合宿に合流するので、続々と発表されているウエアやマシンなどニューデザインのアイテムを実際に見られるのが楽しみです。自分に似合うのかはちょっと不安ですが（笑）。

チームは来シーズンに向けて、準備完了ですが、肝心なのは自分のコンディションですね。

今年のオフは、体重の増加が少なくすみました。忙しかったから、ということもありますが、自分なりに管理できたかな。若いときは年に一度この時期だけは、揚げ物をお腹いっぱい食べようとか、ジャンキーなものが食べたーいという時期もありましたが、今はその欲がないというか、身体が受け付けなくなっているみたいです。歳ですね……（笑）。

自転車に乗らなかった期間は約2週間で、全国各地のイベントで、けっこう乗る機会が多かったです。

仙台では2日間にわたり、ファンの皆さんとの交流会を行っていただいたり、岩手県北上市にある、『きたかみ新城ロード100』では何年ぶりか思い出せないくらい久しぶりに、兄ちゃん（福島晋一

ユキヤのワールドレポート

Yukiya's WORLD REPORT

パワーアップしたチームでの 2020シーズン

2020シーズンはマクラーレンという
新たなビッグなスポンサーがつくことになりました！





左／きたかみ新城ロード100での走行イベントで。道路に進路がペイントしてあり安心！　上／毎年参加が恒例となった『もてぎ7時間エンデューロ』ではお天気に恵まれて僕は170kmも走ってしまった（笑）

PROFILE

新城幸也
Arashiro Yukiya

2019年ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム優勝、2009年ツール・ド・フランス完走はともに日本人初。2012年第4ステージと2016年第6ステージで敢闘賞を受賞。3大ツールは計11回出場し、すべて完走。2012年ツール・ド・リムザン総合優勝。ロンドン五輪やリオ五輪にも出場した

所属チーム：
バーレーン・メリダ（バーレーン）
出身地：
沖縄県石垣市
生年月日：
1984年9月22日
欧州プロデビュー：
2009年（ブイグテレコム）

アラシロユキヤ裏通信

山本幸平選手、敬子さん、おめでとう!

オフシーズンの楽しみは、ふだんはなかなか会えない家族や、友達に会えることです。

MTBの山本幸平と、トライアスリートの敬子ちゃんの結婚式は、まさに業界の同窓会。みんなで笑って話したり、競技について熱く談義したり。2次会のケイデンス大会はみんな超本気モード。アスリートの性ですね（笑）。結婚式にはタイのお父さん、合宿所のオーナー中川さん、ノイさんも来日していて初めて日本で会えました。その後の仙台のイベントにもサプライズで来てくれていたりと、大好きなみんなに囲まれて毎日を過ごし、幸平の結婚式では幸せな空間でパワーをもらい、しっかり心の充電完了。競技は違えど、タイの合宿でも、いつも切磋琢磨してきた幸平にとっても来年は勝負の年。お互い出場できるといいな！



一年前から自分の予定に合わせて式から出席させてくれた幸平・敬子ちゃん、ありがとう。おめでとう!!

さん）とサイクリングをしたり、貴重な時間を過ごしました。寒かったけど。

そして、来年は東京オリンピックということもあり、例年以上に取材依頼をたくさんいただき、11月中はほぼ毎日、雑誌、新聞、ラジオ、テレビ、ウェブと収録や取材でした。自分の場合、日本にいる期間が限られているから、この時期に撮りだめです。たくさんインタビューをしていただくなかで、「まだ東京に出場できるかどうかは決まっていません」と言わなければいけないところが、自分にとって歯がゆいところでした。

本来、今年一年間で断トツのポイントを取って、誰も追い付けないくらいのポイントを持っていれば、もっと自信をもって来年の話ができたはずです。ケガでレースシーズンの半分を棒に振ったこともありますが、その後もチャンスはあったはず。それなのにみんなの期待に応えられていないのは自分の責任です。

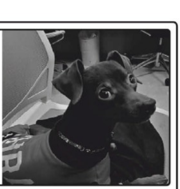
オリンピックはほんとうに強い選手が出場しないと意味がないと思っていますから、今の自分がランキング2番めの位置ということしっかりと受け止め、来シーズンのレース予定であるダウンアンダーから強い走りをする。そうすればおのずとポイントが付いてくると信じてがんばるだけです。チームのレース予定では、ツールも入れてくれているので、ツール・ド・フランスからの東京オリンピック。その最高のスケジュールを実現させる。それが来シーズンの目標です。



コリン日記

『どうも！ TBSの楽屋で出番待ちの小輪です！』

日本のお家に来てからお父さんはとっても忙しそうです。あたしもいっしょにお出かけするから忙しいんだよ!! 今度は、テレビにもいっしょに出演するんだよ。TBSの『東京ヴィクトリー』見てね



Information

『新城のおしゃれアイテムは？』



ファッション誌にもたびたび登場する新城が愛用する腕時計ロックマンからニューモデル、モンテクリスト・スケルトンが登場。フラットクリスタルで覆われ、3本のラグを備えたデザインを銀座LOCMANでチェック！ www.locman.jp

CATEGORY.

NOW



トレーニング後はしっかりプロティンをとって身体をリカバリー。この時期は食事や体調にも気を遣いながら、ムリせずトレーニングを積み重ねて続けていくことがとても大切

シーズン最終戦を終えて、
新たな決意とともにフランスに戻ったフミ。
大雪も降る厳しいヨーロッパの冬だが、
のんびりと休む間もなく、
来季初戦に向けての身体作りがスタート。
いいシーズンにするために、
充実したオフシーズンを過ごしている。

THEME

来季に向けて少し慌ただしいオフシーズン

2020シーズンに向け フランスで基礎づくり

移籍を発表してから数日後にフランスに飛び立ったのだけど、飛行機に乗って離陸までの時間しばらく考えてみた。初めてフランスへ飛び立ったのは2000年のプルエーで行われた世界選手権のとき。当時はまだ高校生だったけど、あのときとはまた違うドキドキがあるんだなぁとあらためて感じた。このフランス行きのフライトはまた違った未来へのスタートでもあることがとても新鮮だった。

ほぼ1カ月ぶりの帰国になり、フランスに残してきた家族がとても心配だったけど、その心配も不要なくらい元気に空港で迎えてくれた。フランスは思った以上に寒く、着いて2日後に大雪が降って30cm近く積もり、雪かきからフランスの生活が始まった。

昔はシーズンオフというのがあったけど、最近はほぼないと言っていい。ジャパンカップが終わるのが10月下旬で11月にはもう来年に向けての準備を終えなければいけない。1月下旬のレースに向けて身体をレースモードに整える必要がある。最近は南半球や中東といった地域でレースが行われるので年中走れてしまう。

なので、フランスに戻ってから徐々にトレーニングを始めている。いきなり長時間の乗り込みから入るわけではなく、身体づくりとして別のことを行なっている。

どうしてもこの時期は気温が低くてのんびり走ることができないため、エンデュランスには向いていない。なので縄跳びやサーキットトレーニングをしてからランニングしに行って、帰ってきてからジムとコアトレーニングを行い、それからMTBかロードバイク、ズイフトに乗ったりしている。余裕があればプールに行って1時間ほど泳ぐこともある。

あとこの時期はペーパーワークがとても重要なのだけど……まだ書類の仕事が終わっていません！自転車のマテリアルも新しくなって、ポジション合わせやメディカルコントロールなど、新しいチームで走るワクワクと同時にたくさんやることがあって慌ただしい。もうすぐチームキャンプですが、その様子は次の号で紹介します。

PRIVATE.1



悲しい災害に心を寄せて

“You are NOT alone～ひとりじゃない” 東日本大震災で被害にあわれた方々に元気と希望をという思いから誕生したリストバンド。いまだに日本は、悲しい災害や困難に直面しています

PRIVATE.2



深い霧のなかでのトレーニング

この時期になるとこのあたりの地域は霧が濃すぎてまわりがまったく見えなくなる。気温も氷点下で、この霧の中トレーニングに行くとレインジャケットが凍りつく

CATEGORY.

PAST

FUMY'S COLUMN

OPEN FUTURE

TEXT：別府史之


2004年8月31日に開催された第1ステージは、フェーニスからクールマイユールまでの127kmで、最後は5選手でのゴールスプリントを制してフミ（右）が優勝！　念願のプロ契約が近づいた瞬間だった

プロ登竜門レースで優勝した瞬間の思い出

今回プロになるきっかけとなったイタリアのプロの登竜門と言われるレースの思い出を紹介したい。

このレースはヨーロッパでもっとも美しいと思う、イタリア、スイス、フランスの国境の間に位置するアオスタ地域で開催されるジロ・デッラ・ヴァッレ・ダオスタというレース。アマチュアレースなのにアルプスの山岳を毎日のように10km以上も上る厳しいステージレースだ。今はなくなってしまったけど、UCI－2・6というカテゴリーだった。プロのカテゴリーにつぐカテゴリーなので、セミプロのトップカテゴリー。世界をめざす大勢の若い選手たちが出走している。

この大会の総合優勝者は毎年プロになるし、即プロでもつうじるメンツが毎年そろっている。リザルトを確認すると、ガスパロットやポッツォヴィーヴォ、ボーノら実際に20人近くの選手がプロになっていた。

2002年の同大会ではチームTTで優勝して、2003年はステージ4位に入り、レースとの相性はよかった。だが2004年はプロカテゴリー（ヨーロッパツアー2・2）に昇格したツール・ド・ロワール＝エ＝シャールでの総合3位やトップ10の成績はいくつもあったけど、そこまで勝利がなかった。当時、まわりの同世代の選手たちがプロチームにサインしていくなかで、自分だけ崖っぷちに立っていた気持ちだった。アンダー23カテゴリーは、もう一年残っているけれど、ここで契約できないとたぶん来年もないという状況に追い込まれていた。

そんな気持ちで迎えた第1ステージで、25人で形成された2分差ある先頭集団に、Uターンの追い風を使い4人で追いつき、そのままモンブランの麓の上りゴールで優勝をもぎ取った。

ゴール後、麓からゴールまでの時間がジャック・アンクティルよりも速かったと評価されたことも嬉しかったけど、大事な一勝を手にできたことは何よりも大きかった。ねらっていたレースで勝つこともできたし、第1ステージでほぼすべてのジャージを総なめにできてほんとうにうれしかった。

PROFILE

別府史之（べっぷふみゆき）



プロデビューは2005年（チームディスカバリーチャンネル）。2009年にツール・ド・フランス日本人初完走を含め、3大ツールはすべて完走。さらにモニュメントと呼ばれる5大クラシックもすべて完走した唯一の日本人

SCHEDULE

1月9日
チームプレゼンテーション（フランス・マルセイユ）

1月中旬
第二次トレーニングキャンプ（スペイン）

INFORMATION

Official Site
『Life is Live!』 www.fumy.jp

※別府史之選手の最新情報は左記オフィシャルサイト、Facebookページ、Twitterにてご確認ください。

別府史之
Fumy Beppu
facebook.com/FumyBeppu

@Fumybeppu

オフトレシーズンは シクロクロスに参戦！

今年のオフは複数のイベントに参加したりと、バタバタ忙しく過ごしたおかげで太るヒマもなく、充実したオフを過ごせました。

さらに来シーズンに向けた本格的トレーニングをスムーズに開始することができています！

今年は4年ぶりにシクロクロスに参戦！

まずは飯山シクロクロスを初戦に野辺山、南信州。

正直、初戦はかなり苦戦しました。シクロクロスバイクに乗りだして5回めで迎えたレースは、やはり簡単なものではなく、バイクとのフィーリング、バイクとの一体感がゼロ。

自分でもバイクに乗らされている感満載……。またマウンテンバイクよりも繊細な部分が求められるシクロクロスでは、まだまだテクニック不足もあり、初戦飯山ではパンクもあり、まったくレースに絡むことなく終了。

不甲斐なさとシクロクロスの難しさを痛感し、マウンテンバイクでは圧倒的に勝てるのに、シクロクロスでは負けちゃう自分にイライラ……。

しかし！ ここで終わらせるわけにはいかない!!

僕の心に火がつき、遠出になるので検討していたシクロクロス全日本選手権（愛媛県開催）にも参戦することを決めました！

初戦から2戦めの野辺山までは



シクロクロスレースはバイクを担ぐことが多く、乗り降りの重要性を感じていますが、身体には路面からの刺激が入りレースを走る度に調子が上がっていく

プロ・マウンテンバイクライダー

山本幸平のいま

Go to Tokyo 2020

Kohei Yamamoto's Column



山本幸平

ドリームシーカー MTB所属。1980年生まれ、北海道幕別町出身のプロMTB ライダー。全日本MTB 選手権10勝、アジア自転車競技大会8勝、ワールドカップ最高位は15位。
http://yamamotokohei.com

勝負の年となるオフシーズンは
シクロクロスレースに参戦!!
挙式も終えて、UCIポイント獲得のため出国!!
オリンピックに向けての準備が本格的に始まった！

TEXT：山本幸平

2週間。

とにかく、バイクに乗り慣れること。日に日に感覚はよくなっていくものの、まだまだ手探り状態のなかで迎えた野辺山レースはなんと、レースナンバー99!!

シクロクロスでのUCIポイントをもっていなかった僕はなんと最終列スタートとなってしまいました。

スタート前はもう吹っ切れて、トレーニングの一環と捉えて、ただ追い込むのみ。

大勢の選手を抜いていくことは容易ではありませんでしたが、"なにくそ魂"で1周めから全開! 中盤まではその全開を保てたのですが、そこからはやはりトップとの差も思うようには詰まってはいかず、落ち着いてしまいました。結果9位。悔しい……また勝負に絡めなかった。

またもや悔しい気持ちいっぱいのレースになってしまいましたが、しっかりと前半追い込む走りができていたし、自転車との一体感も出てきた!

そして、3戦め、南信州へ。

人生の一大イベントが終わり、ようやく落ち着いて練習する日々となり、充実した練習ができて疲労感もあるなかで挑んだレース。ようやく2列めスタートとなり落ち着いて先頭に立ち、バイクと呼吸とペダリングバランスなどレースでしか味わえない部分を感じ取りながら、最後まで追い込んで、今季のシクロクロス初優勝!!

シクロクロスのレース時間は1時間でMTBのレースよりも短く、今回出た3レースはすべて松本市の自宅から日帰りできる距離。

今年参戦を決めたのも、2月から始まるMTBシーズンに向けて、レース感を失わないようにするため。その目的は充分に果たせました!

また、レースは練習では追い込みきれないところまで出し切ることができるので、すごくいい練習になります!

あとは出るからには日本一!! プロ自転車選手としてシクロクロスでも日本一を目指すのも最後!! 勝ちにいったシクロクロス全日本選手権は、4位に終わりました。











1／シクロクロス初戦は飯山クロス。バイクに乗らされているのを感じてレースペースでアタフタ　2／大切な仲間の前で、披露宴を行うことができた　3／第2戦となる野辺山では、ようやくバイクと一体感を感じることができたが課題は多い　4／第3戦め、南信州クロスは、ようやく優勝できて、愛娘を表彰台に上げれたことが何よりうれしい！　5／南信州クロスでは、翌週の全日本に向けて最後まで追い込んでのゴール

プライベートの一大イベントも終了！

11月16日、目黒雅叙園にて結婚式を挙げました。

入籍してからは2年がたちましたが、子どもも産まれて、東京オリンピック前の決意も込めて、このタイミングとなりました。

披露宴には全国各地から日頃より、僕たちを支えてくださる皆さまにお集まりいただきました。

たくさんの方々に温かいお言葉をいただき、来年の東京オリンピックに向けて、気持ちも引き締まりました。さらにより一層家族の絆が強くなるのを感じた1日となりました。

さて、来月はMTBでもUCIポイントを獲得するためにマレーシア遠征が始まります！ 引き続き応援よろしくお願いいたします!!

今月の勝飯!



日本 寿司

日本スポーツ歯科医学会の伊藤先生夫妻と食べた寿司。松葉鮨にて。山間にあるとは思えない質のよさで旨味抜群です！
いい脂はエネルギーになります！

革命を起こしたいと君は言う…

スチールの限界に挑むケルビム今野真一の手稿

Vol. 78

カウンター文化

カウンター好き

カウンターで食事をするのが好きだ。鮨など和食や酒場など、一人でも数名でも大きな仕事の山が終われば足を運ぶ（3人程度が限界だが）。

メニューは鮨屋の場合は、ほとんどの場合がおまかせでお願いしている。私は食通でもなく、うまいかまずいかしかわからない。「おまかせ」というと、好みや予算など心配もあるかもしれないが、首を傾けながらのれんを後にしたことは一度もない。

店にもよるが、さまざまなネタが並びどの食材をどのように料理して届けてくれるのか?と職人の手つきや包丁さばきを見ているだけで満足してしまう。できれば寡黙なほうがいい。多弁な職人はどうも苦手だ。

カウンターでしっかりとした食事をとるのは日本人だけなのをご存知だろうか。むろんバーのようなスタイルは各国数多くあるが、しっかりとした食事では、まずカウンターを利用しない。

朝とれたての一流の食材から、客の顔を見て食材を選び、目の前で料理をして食事を出す。客は老若男女、さまざまだ。

そして、客と大将との緊張感という人間模様がある。まあ、そんなことを楽しめるようになったのも歳を重ねてからのことではある。

工房の食材置き場

私の工房はビルの一階にあるが、ビルを建てると構造上地下に空間ができる。われわれのビルの場合30畳くらいの空間ができたので、それを利用し地下室を作った。

これは鉄筋コンクリートのビルであればどのビルも同じで物理的に空間ができる。この部屋を利用して部材置場とした。地下なので冬は暖かく夏は涼しい快適な環境だ。スチールパイプは生物ではないので温度管理はあまり関係ないかもしれないが。

鉄フレーム作りをよくご存知の人は、1階の工房を見て「おや、材料はどこへ?」と疑問がわくようだ。そんな場合は「じつは地下があるんですよ」となり、見ていただく流れとなる。

材料置場は舞台裏で、率先してお見せするような場所でないと思っていたが、どうやらそうでもないようだ。見て感動を隠せない反応をする人も少なくない。

私がオーダーメイドのプロセスや必要性を雄弁に語ったところで、いまいちピンと来てない様子であっても、地下の材料ストックを見た瞬間すべてがつながるようだ。「ここから自分のフレームが生み出される」と。以来、時間のある人には率先して見ていただくようにしている。

「百聞は一見にしかず」。私の下手な説明よりも見てもらうのが何よりだ。そうか！ 多くを語るよりもカウンターに座って食材を見てもらえばそれでいいのだ。

最高の材料を最高の炎で

地下室には世界中から集められ厳選されたパイプが並ぶ。材質、形状、肉厚、すべてが異なる。なかには惜しまれつつ製造が終了したヴィンテージパイプなども多くある。そしてすべては検品によって分類され整然と並ぶ。

また、ラグやエンドなども国内外問わずストックされている。わ



調理のプロセスが客の目の前で行われ、客が満足しているかを、調理人が目の当たりにできる。いわば客と職人の真剣勝負。カウンターは日本ならではの文化でもある



Cherubim Master Builder
今野真一
東京・町田にある工房「今野製作所」のマスタービルダー。ハンドメイドの人気ブランド「ケルビム」を率いるカリスマ。北米ハンドメイド自転車ショーなどで数々のグランプリを獲得。人気を不動のものにしている



工房の地下室に設けられた材料置き場。国内外のパイプや今では手に入らないヴィンテージパイプ、各種部材などがストックされている

れわれのオリジナルパーツもここに並ぶ。

また、それらを接合するロウ材や溶剤なども多くの種類があり、それらを溶かす炎にまで種類がある。部材により最適なロウ材を選び熱源を変化させる必要があるからだ。こんな多数の熱源を使い分ける工房はそうはないと自負している。

私は図面を引く前にこの部屋にも入りインスピレーションを膨らますことが多い。図面が完成すれば、ここから部材は工房に運ばれ、さらにチェックされ、腕利きの職人たちにより調理が始まる。

整理整頓

工房は整理整頓を最重要事項としている。材料置場もしっかり整頓されている。パーツやパイプは肉厚、材質ごとに陳列される。数が少なくなればすぐわかり、速やかに発注できる。

工房では職人の身なりも問題があれば指導する。鮨屋も清潔が要だ。フレーム職人も同じで、職人の身なりが清潔でなければお話にならない。

清潔はていねいにつながる。ていねいは仕事の基本であり、その人間の生き方そのものにもつながる。人の誠実さがていねいという概念を生む。

作り手からユーザーへ

カウンターでの鮨屋もオーダーフレームも変わりない。ショップに来たユーザーの声を、作り手が直接聞き問題をすくい上げ、われわれの持つ最高の素材と腕で客に振る舞う。

おまかせでお願いしますと言われるケースも非常に多くなってきた。そんなときは期待に応えるべくわれわれも熱が入る。以前は、パイプや材料を指定してくるライダーも多かったが、現在では剛性を左右する肝の部分は、ほとんどがおまかせとなった。

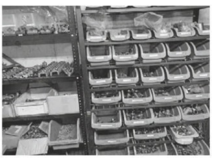
そしてユーザーに同じ料理は二度と出さない。フレーム作りで、毎回新しいアイデアが出ますが、ネタ切れしないんですか、などと聞かれることがよくある。しかし私のなかではネタ切れはありえない。なぜなら、新たなアイデアが必要となる問題は常にユーザー側にあるからだ。

優れた料理人の場合、同じ味を求められて、同じもてなしをしたところで同じ満足度は得られないことを知っている。ネタの状態や季節、そして客の状態によって味は変化するからだ。フレーム作りもしかり。

「同じ物を」と頼まれ同じフレームを作るのは、まだまだ修行が足りない……。カウンター文化のある国のオーダーフレーム。共通点を見い出しながらいただく鮨も悪くない。



メーカー、型番、年式、肉厚、各仕様などで分類されたパイプたち。わかりやすく整理することで仕事の精度も上がっていく



ラグやクラウン、さらにアウター受けなどの小物類。ユーザーの要望に答える各部材が並ぶ。数が少なくなれば速やかに発注



溶接に使用するロウ材。パイプの性能を最大限に引き出すためロウ材を使い分ける。乾燥剤を入れ保管し、ベストな状態を保つ

疋田智の 燃えよ！ 自転車オヤジ

No. 67

何がどうなってたんだ？　京都の駐輪場騒動とは

自転車が使いやすい街になっている京都。ところがいまその京都で起きているのが、駐輪場の不正利用だ。

TEXT & PHOTO：疋田智

PROFILE



疋田智

NPO 法人自転車活用推進研究会理事にして、元祖自転車ツーキニスト。著書に「新・自転車"道交法"BOOK」（疋田智・小林成基共著、弊社刊）「電動アシスト自転車を使いつくす本」など

新自転車計画の首尾は上々

外国人観光客があまりに訪れて、絶賛大混雑中の京都であります。行ってみると、まあバスがいっぱいで、タクシーもいっぱいで、歩道が混雑してて（観光振興という意味では）イイコトなんだろうけど、これはもう行きすぎだ。そもそも交通が動かない。

ということで「自転車の活用だ！」ということになった。

いや、じつはそうじゃない。京都市はかれこれ10年も前から自転車関連施策をスタートしていて「京都新自転車計画」と題する一連の改革に取り組んできた。

街中、とくに細街路に自転車ピクトグラムや、例の「矢羽根」マークがペタペタ塗られるようになり、駐輪場も大幅に拡充された。

あまり知られてないことだが、じつはこれが功を奏している。

たとえば自転車事故について。平成22年の新自転車計画スタートから京都の自転車事故はじりじりと減り続け、今や全国の政令指定20都市のなかで「自転車の分担率は高いのに、自転車の事故率は低い」という最優秀の結果をおさめるようになった。この連載でも以前お伝えしたとおりだ。

もちろん非常にいいことで、ひとつめの理由は矢羽根の方向指示によって、右側通行が減り、その結果、出合い頭事故が減ったこと。

もうひとつの理由が、自転車ピクトグラムで車道が狭まったように見えることから、クルマの平均スピードが下がった（京都市の担当者によると10～15％減になったという）ことだろう。

かくして、京都市民にとって、もともと身近だった自転車というものが、もっと身近になり、エコシティ京都に似合う風景が現出した、めでたしめでたし。

……と、話がここで終われればいいんだが、なぜかそうもいかない。今、京都では駐輪場に現れる不逞のヤカラが大問題になっているのだ。いったい問題とは何なのか？

おれはちゃんと駐めたのに

京都市は、新しい駐輪場を続々作っている。新自転車計画の10年間で、キャパを1万台分も増やしたという。

ところが駅前や路上に設えられた有料駐輪場にとめた人が「それなのに撤去された」と苦情を言ってくる例が後を絶たないのだ。

なぜか。ちゃんと自転車ラックにとめたはずなのに。

地元の京都新聞に「体験レポート」が載っていたので、そちらから引用しよう。

今年5月に記者自身が経験した話。下京区の繁華街にある「まちかど駐輪場」を利用し約1時間後に戻ると、前輪をラックに固定し施錠したはずの自転車が姿を消していた。

駆け込んだ交番では「市に撤去されたんでしょう」との助言が。保管所で事情を説明したが問答無用とばかりに保管料（２３００円）を徴収され、交渉を続けたが結局、返金はされなかった。

保管所では「駐輪場にとめたのに」と訴える女性が他にも2人いて、1人は職員の男性に大声で支払いを迫られ涙を浮かべていた。

（京都新聞２０１９年8月20日付）

ふーむ、なんなんだこれは。

というわけで、京都在住の知り合いに聞いたところ、この話、京都ではけっこうメジャーなんだそうだ。つい先日もＡＢＣ朝日放送とＭＢＳ毎日放送の情報番組で大々的に特集されたという。



京都「まちかど駐輪場」は最初の30分が無料となっている。その30分の間にガチャンと外され、ちゃんと駐めたはずの自転車が外にハジき出されてしまうわけ。これが騒ぎの発端

「京都の恥みたいで、あまり言いたくはないんですけどね」としながら、その彼が解説してくれた構図はこうだ。

京都市内の駐輪場は、たいていの場合、ラックに入れて30分から1時間以内なら無料で出庫可能となっている。ちょい駐めなら無料。利用者にとってはもちろん利便性が高い。

ラックごとに振られた番号を支払機に入力し「精算」「0円」と液晶画面に従って進んでいくと、ラックは開錠される。誰であっても、この操作はできる。問題は駐輪場がいっぱいだった場合だ。

そこに不逞のヤカラが現れる。「ふん、駐めるところないじゃん。じゃあ入れたばっかりの自転車は、と。番号入れてみよ。お、これ『時間内、0円』だ。よし」開錠。ガチャン。で、その自転

車を駐輪場の脇っちょにどかし、替わりに自分の自転車をラックに入れるという寸法だ。
　いるんだなぁ、こういうのが。

駐輪場自体に罪はない

　困ったことなのは、こうした駐輪場であっても、ラック外に弾き出された場合は「放置自転車」とみなされること。結果、巡回の撤去トラックに載せられ、保管所に運ばれてしまう。
　で、先の京都新聞の記者体験談に結びつくわけだ。
　記事の中で、もちろん記者は事情を話した。しかし現制度上は自転車の持ち主が撤去費用と保管料を負担するしかなく、泣き寝入りを強いられたという。
　こういうのが腹が立つのは、いわゆる「正直者が馬鹿を見る」の典型であることだろう。
　一番悪いのは、もちろん他人の自転車を勝手にラックから取り出し、脇にのけるヤカラだ。絵に描いたような「自分さえよければいい」自己チューのヤカラ。絶対にお友達になれないな、と思うが、そうつぶやいたところで、肝心の犯人にはその声は届かない。
　困ったことに、冒頭に書いた理由で、京都の自転車は駐輪場が増える以上のペースで増えている。問題の根本には駐輪場不足があるのだ。繰り返すが、1万台分（！）増やしたにもかかわらず、それでも間に合わない。
　せっかく京都の駐輪場、美点もいろいろあってこれまで私は非常に高く評価してきたのに。
　たとえば都心にある大規模地下駐輪場「御射山自転車駐車場」のことだ。四条烏丸の地下に整然と並んだ約1000台。このキャパシティも悪くないし、電動アシスト子乗せ自転車のためにとられた、平置きのスペースもいい。
　中でも目を引いたのが、カッパの自動販売機だった。
　雨が降ったら、これを着てね、とばかりに駐輪場の真ん中に自販機があって、透明ビニール製の雨合羽がひとつ100円。
　市の担当者によると「雨の日には傘差し運転をしがちで危険ですから、それを防ぐためカッパでお願いということです」とのこと。それにしても100円は驚きの安さだろう。これなら買うぞ。
　こうした地下駐輪場の場合は、管理人もいるし、問題は起こらない。問題は露天の「まちかど駐輪場」と呼ばれるもののことなのだ。
　話を戻そう。
　被害者への救済措置は一切ない。京都市によると「第三者が移動させたのか本人の過失なのか立証のしようがない」とのことだ。
　また、年間約4万3千台を撤去しているなか、1件1件調査して返金に応じるのは困難だという。それもまた事実だろう。
　結局、ユーザー側（被害者側）で自衛の手段をとるしかない。

ヒトゴトじゃない自衛策

　京都市側は「じつは盗難対策として、駐輪の際に暗証番号を入力できるようになっています。勝手に動かされないように入力してください」という。
　一応あるのだ。そのシステムは。だが、それを利用するのは全体の1割程度だという。やはり駐める際にはその場で済ませたい、わざわざ支払機まで行きたくない、という怠けゴコロが働くのだろう。めんどくさーい、というわけだ。
　それはそれでどうかいなと思うのだが、であれば、軽めのチェーンキーをいつも自転車に巻き付けておいて、駐輪の際にラックと結わえ付けておくのはどうか。
　少なくとも私は東京でいつもそうしてる。
　そうなのだ。
　話は別に京都に限ったわけじゃない。同じようなシステムは東京にもあるし、ほかの街にもあるだろう。「最初の◎時間は無料」などというのも、いわばスタンダードな施策だ。
　今後、あらゆる都市で起きうるトラブルだ。われわれは自衛しなくてはなるまい。
　それにしても、他人の自転車に手をかけて別のところに置き、自分がちゃっかり駐めてすましてる、ってのは、どんな心境、どんな心根なんだろうかね。



京都市内のあちこちにこうした駐輪場が整備されたのはいいのだが、一部の不埒な使い方をする人によって、騒ぎの元凶となってしまった。解決策は「駐輪場不足」を解消するしかない。イタチごっこではなく、いつかは充足できる

Jプロツアーで注目の“主人公”

LA PROTAGONISTA

La entrevista con corredores

VOL.50

VC 福岡

武井 裕

Jプロツアーへ駆け足で上り詰めた脅威の新人

Jエルートツアーからの連勝を重ね、またたく間にJプロツアーで走るようになった武井裕。
さらに医師という忙しい仕事をこなしながら、トレーニングを続けているというから驚きだ。

エリートでは スプリンターとして連勝

今年のJプロツアーに参入した猛者のなかで、武井裕ほど短いキャリアと高い勝率で上り詰めた選手はいないだろう。

2017年に初挑戦した実業団大会では、春先の宇都宮大会で2連勝しE3からE1へ昇格。2018年シーズンはE1カテゴリーのスプリント勝負で4勝。とくに、やいた片岡ロードレースにおいては、紺野元汰、津田悠義、藤田涼平、雑賀大輔ら強豪選手を相手に先着を許さなかった。

10秒間、1450Wで踏み倒す身体の大きさは見るも歴然、胸を突き出し両手の拳を握りしめて雄叫びをあげて突破するゴールシーンは圧巻で身体中にアドレナリンが駆け巡っている。

「ゴール勝負となる展開では『いける……』と余力を感じた次の瞬間からゴールを切るまで記憶が無いんです。残り200mを先頭に自分の視界に誰も入れない数秒間……。感覚的には『まわりも意識しなくなる、何も考えていない』ほどスプリントに集中しています」

しかし、今季からVC福岡に所属し、初挑戦したJプロツアーではレースの過酷さに苦渋を味わった。

「脚の違いと感じてしまう展開の連続です。個人の能力も高い選手たちの組織立った動きが始まると、すかさず前走者の車輪に喰い付き必死にペダルを踏み倒すシーンが続きます。これはエリートカテゴリー時代には経験したことのない感覚でした」

今、彼は得意とするスプリントに持ち込むため、大きな課題と向き合っている。

「長距離がこなせるスタミナの上に、体重の6倍の出力で5分、5倍で20分耐えれなければ通用しいない世界なんです」

問題は時間にもあった。

普段は病院勤務の整形外科医として働く彼は、Jプロツアーに挑戦するために、わずかなすきまをトレーニングに費やす日々を送っている。



Jプロツアー群馬交流戦では勝負の展開にも加わる力をつけた武井裕（撮影 岡元恒治）

PERSONAL DATA
たけい ゆう
生年月日
1991月3月15日
身長・体重
178cm・73 kg
座右の銘
No Pain, No Gain

「20連勤はあたりまえ、当直で自宅に戻れない日もしばしば。可能な限り朝4時台から100㎞のロードワークに出かけ、夜中まで続く仕事のすきまで仮眠して回復の日々。一日がもう少し長ければもう1割、2割は強くなれるのではと思ってしまうほどです」

そんな武井と筆者の出会いは、武井が自転車レースに参戦して2〜5年のころ。筆者が大会カメラマンとして請け負った市民レースだった。

「積極的で伸び盛りの市民レーサー」という認識でときどき声を交わす仲となり、その後、筆者が講師を務める自動車教習所を使ったバイクレッスンでも生徒としても再会した。

恩師の一言で変わった人生

武井は母子家庭の一人っ子として少年期を横浜で過ごした。

「好きなことはとことんやってみたら」という母の方針に、小学生時代は美術やモノ作りに夢中になった。そのころ磨いた手先の器用さと集中力は現在のメスさばきにもつながっているという。

そんな彼がスポーツに出合ったのは中学1年生。

入学当初に行われた体力テストで、立ち幅跳びに居合わせた体育科の園田先生に「おまえの運動神経が気に入った！ 私が顧問を務めるバレー部に入ってみないか?」と声をかけられた。どちらかと言えばインドアな少年期を過ごして来た彼がバレーボールというスポ

REPORTER **管 洋介** アジア、アフリカ、スペインと多くのレースを渡り歩き、近年ではアクアタマ、群馬グリフィンなどのチーム結成にも参画、現在アヴェントゥーラサイクリングの選手兼監督を務める



ーツに出逢って気持ちに変化が現れたという。

「身体中からなにか抑圧されていたモノが放たれる感覚。得点を決める度に雄叫びをあげ、仲間が決めても叫び感情をさらけ出す。昂った気持ちで全身全霊を込めて打つスパイク……それまで知らなかった自分の本性に気付きました。あのとき先生に声を掛けていただいていなければ人生は変わっていたと思います」

大学6年になるまでの13年間バレーボールに打ち込み続けた。やりたいことを尊重してくれる母親のもと中高一貫の進学校に通い、高3の引退時期まで勉強に手がつかない程部活のめり込んでいた彼が医学部を目指したのはまさに入試直前であった。

「ほんとうは動物好きで獣医を想い描いていたのですが、漠然と『生きていく環境として医学部の方がいいだろう』とセンター試験1カ月前に方向転換しました。悔いのないようにやり切る！　とバレーボールに打ち込んできたことがここで勉強にスイッチし、学校での成績も振るわなかった自分が山形大学医学部に入学できました」

忙しいなかでも練習を続けるスタイル

入学後は医学部の多忙なカリキュラムのなかで早朝、夜間と練習に打ち込み、試験前は仮眠をとりながら勉強をするという現在の生活と変わらぬスタイルで、東北学連リーグにおいても念願の1部リーグ昇格という結果を残した。

「今ある環境でやり切ること、努力して結果を出す姿を応援してくれる母に見せることもまた僕の一つの原動力となっていました」

大学5年時の故障をきっかけに始めた自転車競技。

「自転車での初勝利は偶然にも母に見せることができました。2015年1月の伊豆にある日本CSCの小周回のクリテリウム、抜け出した3人で逃げ切りました。それから市民レースに夢中になり、地元神奈川のアーティファクトレーシングチームで実業団レースに挑戦するようになりました。そして今では同世代のプロ選手に負けて『とにかく悔しい、どうかして近づきたい』とペダルを踏んでいます。自分の立場を忘れてでも打ち込んだり、悩み続けながらも一つひとつ達成したりすることが自分の生活を支えてくれていると感じています。そして『努力してつなげていくのは医療も自転車も同じ』とも思っています。

医師として責任をもって、患者さんのために日々勉強して手術や治療にあたる武井。「環境が厳しいのは自分に与えられている試練だと思いレースを走っています。社会人チームとしてJプロツアーを戦うVC福岡で、表彰台を目指してペダルを踏んでいきたいです」

9月のJプロツアー群馬大会ではルビーレッドジャージを着るオールイス（マトリックス）を含む勝ち逃げに乗る活躍で魅せた武井。彼がゴール前の直線に先頭で現れる日も遠くない！

Zwiftがオフロード対応の新機能をリリース 新トレーニングプランが登場

問：ズイフトジャパン　https://zwift.com

オンライントレーニングやバーチャルレースを楽しめる「Zwift（ズイフト）」に、新機能が登場。ロードとは異なるパワーやペダリングテクニックが求められるオフロードサイクリング用として、グラベルライダー向けの「Pebble Pounder」（初級）と、MTBライダー向けの「Dirt Destroyer」（中級）が加わった。クロスカントリー向けのより高度なトレーニングプランは、第2弾として2020年初頭にリリースが予定されている。これらのトレーニングプランに加え、ドロップショップで購入しズイフト内で使用できる新たなバイクがリリース。キャニオン・グレイルやサーヴェロ・アスペロ、スペシャライズド・エピックといったオフロードバイクをアバター用に購入できるようになった。最新情報はズイフト公式サイトまたは、「Strava（ストラバ）」内に開設したオフィシャルクラブページからチェックしよう。



パワーを急激に上げ無酸素運動状態を作り出すほか、ピークトルクを高め急勾配にも対応できるようにするなど、オフロードで必要な体力が向上するよう設計されている

ジャイアント&リブストアで オーバーホールが20%オフ

問：ジャイアント　https://giant-store.jp

全国のジャイアント＆リブストアにて、「冬の期間限定オーバーホールキャンペーン」を実施中。スペシャリストならではの安心かつ快適なオーバーホールメンテナンスを、20%オフで受けることができる。期間は来年1月31日（金）まで。期間内にメンテナンスを依頼し、店舗へと持ち込まれた車体が対象となる。手頃なライトオーバーホールからこだわりオーバーホールまで、愛車の状態に合わせて選ぼう。



スペシャライズドの対象バイクを購入して ヘルメットをゲットしよう

問：スペシャライズド・ジャパン　www.specialized.com

スペシャライズドでは「BORN TO PROTECTキャンペーン」を実施中。期間中に全国のリテーラー、スペシャライズドオンラインストアにて対象バイクを購入した人に、ヘルメットをプレゼントする。対象バイクはターマックSL6スポーツディスク、ターマックウーマンスポーツディスク、アレーエリートの3車種。期間は12月31日まで。



ビアンキコーナー吉祥寺が誕生 アパレルやバッグのほかバイクも展開

問：サイクルヨーロッパジャパン www.japan.bianchi.com

東京都武蔵野市の吉祥寺ロフト内に、ビアンキコーナーが開設。ライフスタイル商品やアパレル、バッグなどを扱うビアンキの新業態の第1号店だ。メインとなるライフスタイル商品には、ビアンキブランドのアイコンであるチェレステカラーやイーグルのエンブレムを採用。サイクリストはもちろん、ビアンキを知らない人も使いやすいアイテムを展開している。話題のEバイク、レッコEや人気のクロスバイクCスポーツなどの自転車も販売。



プロジェクトワンが最大2万円オフ お得なキャンペーンは1月末まで

問：トレック・ジャパン　www.trekbikes.com

トレック・ジャパンがキャンペーンをスタート。カスタムバイクプログラムである「Project One（プロジェクトワン）」が最大2万円オフとなる「Project Oneキャンペーン」を来年1月31日まで実施する。完成車は税抜き価格から2万円、フレームセットは1万5000円がオフ。プロジェクトワンナウ、スーパーキャリバーは対象外となる。世界に1台だけの特別なバイクをお得に手に入れるチャンス。



ロゴ入りワイングラスがもらえる コルナゴカーボンディスクロードキャンペーン

問：アキボウ　www.colnago.co.jp

コルナゴが来年2月2日（日）まで、「カーボンディスクロードキャンペーン」を実施。対象モデルを購入した人に、クローバーが描かれたコルナゴロゴ入りワイングラス1個をプレゼントする。対象車種はV3ディスクアルテグラDI2、V3ディスクアルテグラ、CLXディスク105の3モデル。詳細は公式サイトまたは最寄りの販売店へ。



最大3万円！ ビアンキバイクストアで クーポンプレゼントキャンペーン実施中

問：サイクルヨーロッパジャパン　www.japan.bianchi.com

ビアンキバイクストアにおいて「増税後 最大3万円 クーポンプレゼントキャンペーン」を実施中。対象店舗にてフレームセットや完成車を購入した人に、ビアンキアイテムの購入に使用できるクーポンをプレゼントする。ロードバイクフレームセットで3万円、2020年モデルのロードバイクで1万円、その他の完成車で5000円のクーポンがもらえるお得なキャンペーンは、各店舗の年内最終営業日まで。実施店舗など詳細は公式サイトへ。



ウエイブワンの新オーダーウエア 「ZEE_LINE」スタートセットキャンペーン

問：ウエイブワン　www.wave-one.jp

ウエイブワンのオーダーサイクルウエアに、海外生産によって手ごろな価格帯を実現した「ZEE_LINE（ジーライン）」が登場。発売を記念し「ZEE_LINE スタートセットキャンペーン」を実施している。上下セットでオーダーした人を対象に、各アイテム500円、上下で合計1000円を割引き。同シリーズのトップス、ショーツ全ラインナップが対象となる。期間はデザイン依頼が1月15（水）、ウエブ注文が2月28日（金）まで。キャンペーンの詳細は、ZEE_LINE 特設ページをチェック。



下取りで子ども用自転車が1000円引き あさひのハッピークリスマスキャンペーン

問：あさひ　www.cb-asahi.co.jp

全国のサイクルベースあさひ各店にて「ハッピークリスマスキャンペーン」を実施中。期間中、不要なトレーニング用バイクまたは子ども用自転車を持ち込み、新しい子ども用自転車を購入すると、新車購入価格から1000円（税込）が値引きされる。また、子ども用自転車を購入した人には、もれなくあさひオリジナルメッセージカードをプレゼント（なくなり次第、終了）。サンタクロースが描かれたカードは、クリスマスプレゼントとしてもぴったりだ。期間は12月25日（水）まで。



岡山の魅力が詰まった「HAREIRO RIDE」 推奨する全8ルートの記事を公開

問：ハレいろ・サイクリング OKAYAMA　www.okayama-kanko.jp

岡山県のサイクリングプロジェクト「ハレいろ・サイクリングOKAYAMA」。著名サイクリストが晴れの国おかやまを訪れ、サイクリングの魅力を発信するコンテンツ「HAREIRO RIDE（ハレいろライド）」に2つのルートが加わり、推奨8ルートすべての記事が公開となった。備中ぐるり歴史探訪ルートには元プロロードレーサーの宮澤崇史さんが、片鉄ロマン街道ルートには女性サイクリストのMOEさんが登場。



会員制サイクルコミュニティ 「Vélo EAU ROUGE」2020年1月から活動

問：ヴェロ オールージュ　www.velo-eaurouge.com

サイクルライフを楽しむために「ヒト、コト、場所」を繋げる会員制サイクルコミュニティ「Vélo EAU ROUGE（ヴェロ オールージュ）」が来年1月より活動をスタート。入会金は無料、月会費は1万5000円（税抜）が予定されている。アドバイザーには、元プロ自転車ロードレーサーである宮澤崇史さんなどが就任。セーフティライドやサイクリストの地位向上など、社会的に意義のある活動も積極的に行っていく。



自転車の楽しみ方を学ぶ特別セミナー 読売カルチャーセンターで開催

問：よみうりカルチャー川口　www.ync.ne.jp

来年1月19日（日）に、読売カルチャーセンター（埼玉県川口市）にて「自転車を楽しもう！ 荒川からしまなみ海道まで」をテーマとした講習会が行われる。講師は、NPO法人自転車活用推進研究会理事の瀬戸圭祐氏と、PoTaBeRu代表の谷上広明氏。荒川沿いのサイクリングコースはもちろん、首都圏から日帰りで楽しめるコースや人気スポット、憧れのしまなみ海道ツーリングに関する情報を写真とともに紹介する。



東京発の折りたたみ自転車「iruka」 発売から半年で海外3カ国に進出

問：イルカ　www.iruka.tokyo

今年6月に誕生したばかりの折りたたみ自転車「iruka（イルカ）」の販売エリアが、インドネシア、香港、シンガポールにまで拡大した。この自転車は、元上場ネットベンチャー役員が10年の歳月をかけて開発。街乗りに最適な優れた走行性を備え、折りたたみ時の収納性と携行性を革新的に進化させている。国内で東京や神奈川のほか、群馬、愛知、静岡、京都、大阪など計19店舗が正規販売店となっている。



ジャパンカップクリテリウムの フォト&ムービーコンテスト入選作品が決定

問：ジャパンカップサイクルロードレース運営事務局　http://japancup.gr.jp

「ジャパンカップクリテリウム 10回記念フォト・ムービーコンテスト」の入賞作品が決定した。レース写真が対象の「ジャパンカップクリテリウムレース部門」、ファンやレース以外の大会関連イベントが対象の「ジャパンカップファン部門」などの4部門に合計で101点の応募があり、それぞれ最優秀賞（1点）、優秀賞（2～3点）が選定された。各部門の入賞作品はジャパンカップ公式ウエブサイトにて公開中。



国内初のストラバジャパンアワード 14部門でアスリートを表彰

問：ストラバ　www.strava.com

「Strava（ストラバ）」が、ランナーとサイクリストを対象とした国内初となる「ストラバジャパンアワード」を発表。過去1年間に投稿されたアクティビティ記録から、もっとも優れた記録を残したアスリートを表彰した。
女子の走行距離と移動時間では佐藤恵莉奈さんが、男子の移動時間と累積標高では熊谷貢さんが、それぞれ2部門受賞となった。受賞についての詳細はストラバジャパンクラブをチェックしよう。



MGMグループ系列店舗で 「ウィンターキャンペーン」を同時開催

MGMグループ系列店舗のグローブ鎌倉店、グローブ宮前平店、グローブ青葉台店、キャノンデール横浜ベイサイド店、アウトドアスペース風魔 横浜店では、12月29日まで「ウィンターキャンペーン」を実施中。ファイナルクリアランスや店内商品ポイント還元、フレーム購入キャンペーンなど、よりお得に買い物を楽しむことができる。店舗ごとにキャンペーンの内容が異なるため、詳細は各店舗へ問い合わせよう。



2020ハンドメイドバイシクル展 1月25日～26日の開催が決定

問：一般財団法人日本自転車普及協会　自転車文化センター　http://cycle-info.bpaj.or.jp

国内のハンドメイドバイシクルビルダーやメーカーが集結するハンドメイドバイシクル展の開催が、来年1月25日（土）～26日（日）に決定した。会場は、東京都千代田区の科学技術館（1F／1～5号催物場）。それぞれ午前9時半からの開場となる。独自性あふれる自転車はもちろん、斬新な新機構を取り入れたパーツなど、見どころ満載。開催期間中は、トップビルダーによるトークショーなども予定されている。



刺繍入りハンカチーフがもらえる カペルミュールクリスマスキャンペーン

問：ウエイブワン　www.kapelmuur.jp

カペルミュールではクリスマスキャンペーンを実施中。期間中に直営店にて税抜き2万円以上を購入した人に「オーガニックコットン製刺繍入りいまばりハンカチーフ」をプレゼントする。タオルハンカチほどかさばらず、綿ハンカチより吸水性が高いハンカチーフは、普段使いはもちろん、サイクリングのお供にぴったり。直営店舗のほか、公式オンラインショップも対象となる（プレゼントがなくなり次第、キャンペーンは終了）。



トルクカフェ×バイシクルクラブ 1周年コラボキャンペーンを実施

都市型サイクルカフェ「トルク スパイス＆ハーブ、テーブル＆コート」がオープン1周年を記念し、キャンペーンを実施している。来店時にインスタグラムに写真を投稿した人の中から抽選で、バイシクルクラブのオリジナルグッズを、特別特典として条件を満たしたすべての人に、トルクオリジナルアイテムまたは割引券をプレゼント。もっともいいねが集まった写真は、バイシクルクラブ本誌やウエブサイトに掲載される。



＜トルク　スパイス&ハーブ、テーブル&コート＞
東京都渋谷区渋谷3-21-3　渋谷ストリーム4F　https://torque-cycle.jp

「見沼の森バイクロア」 2月末に開催が決定

問：バイクロア実行委員会　http://bikelore.jp

12月初旬に開催を予定していた「秋ヶ瀬の森バイクロア9」が、台風19号の影響で中止となっていたが、それに代わる新イベント「見沼の森バイクロア」の開催が決定。埼玉県さいたま市の見沼自然公園を会場に、2月29日（土）、3月1日（日）に行われる。カテゴリーやスケジュールなどの詳細は、今後バイクロア公式サイト、SNSで配信される予定だ。なお、秋ヶ瀬公園復興に向けた支援金も引き続き募集中。



自転車買取販売専門店「バイチャリ」が 初の公式オンラインショップをオープン

問：ちゃりカンパニー　https://buychari.com

バイチャリが初の公式オンラインショップをオープンした。「全国各地のお客様にインターネットを通じてバイチャリのもつ豊富な在庫をより調べやすく、探しやすくアクセスしていただけるようにしたい」との思いから、かねてより参入していたヤフーショッピングに加え、今回新たに自社の公式オンラインショップを開設した。スマートフォンにも対応したサイトでは、サイズやカラー、ブランドごとに検索が可能。実店舗へダイレクトに問い合わせをすることができるのもうれしい。



実業団ロードレースを描いた小説 「ペダリング・ハイ」

問：小学館　www.shogakukan.co.jp

大学進学のため上京した主人公が、ひょんなことからロードバイクを手にし、ロードレースの楽しさに目覚めていく本格ロードレース小説が登場。草レースで入賞した主人公が同年代のライバルと出会い、実業団レースで奮闘する様子が描かれている。レース解説でおなじみの栗村修氏も「こんな小説が読みたかった！」と絶賛！



＜ペダリング・ハイ＞
価格／800円（税抜）　著者／高千穂 遙

台湾一周サイクリングイベントに EHIMEサイクリングプロモーション隊が参加

台湾一周サイクリングイベント「FORMOSA900（フォルモサ900）」にジャイアント日本騎士団の一員として、EHIMEサイクリングプロモーション隊10名が参加。8日間で台湾一周900㎞の環島を達成した。期間中は天候にも恵まれ、海岸沿いの自転車専用レーンや峠を越えるコースを走行。現地で出会った台湾のサイクリストとも交流を図った。チャレンジの様子は四国一周サイクリングのHPで公開中。



Monthly RACE NEWS

TEXT：辻啓／加藤智／鈴木英之

ROAD | OTHER

2019年シーズン総括

フルーネウェーヘンが最多勝 ログリッチェが2位タイ

海外ロードレースの19年シーズンは実質的に10月をもって終了。1月にオーストラリアで開催される20年シーズン開幕戦ツアー・ダウンアンダーまで選手たちはつかの間のオフを楽しんでいる。

19年に最も多く勝った選手は、勝利数だけで比較すると、シーズン15勝のディラン・フルーネウェーヘン（ユンボ・ヴィズマ）で、同じくスプリンターのサム・ベネットとパスカル・アッカーマン（ともにボーラ・ハンスグローエ）が13勝で続く。

このスプリンター3人のなかで表彰台に上った数は、アッカーマンの27回が最多。UCIワールドツアーレースでの勝利数では、ベネットの11勝が最多となった。

UCIワールドランキングで首位に輝いたブエルタ・ア・エスパーニャ覇者のプリモシュ・ログリッチェ（ユンボ・ヴィズマ）は、オールラウンダーながらトップスプリンターに匹敵する13勝という数字を残している。オールラウンダー勢としては、ツール・ド・フランスで大活躍したジュリアン・アラフィリップ（ドゥクーニンク・クイックステップ）が12勝。

さらに、世界トップ選手と肩を並べる勝利数を残したのが、Jプロツアーなどでも活躍するオールイス・アウラール（マトリックスパワータグ）だった。国内UCIレースではツール・ド・熊野のステージ1勝と総合優勝の合計2勝にとどまったが、南米で勝利を量産。地元ベネズエラで開催されたブエルタ・ア・ベネズエラで8ステージ中5勝と総合優勝を飾ったアウラールは20年にスペインのカハルラルに移籍する。



© Kei Tsuji

世界最多のシーズン15勝を飾ったディラン・フルーネウェーヘン。UCIワールドツアーレースでは5勝



© Kei Tsuji

UCIワールドランキング首位のプリモシュ・ログリッチェはステージレースで総合優勝を重ね13勝



© Kei Tsuji

マトリックスパワータグ所属のオールイス・アウラールは南米レースで勝利を量産してシーズン12勝

ROAD | OTHER

ヴェロドール獲得

仏を沸かせたアラフィリップ 栄誉あるヴェロドールを獲得

ツール・ド・フランスでステージ2勝を飾るとともに14日間マイヨジョーヌを着用し、さらにミラノ〜サンレモやラ・フレーシュ・ワロンヌ、ストラーデビアンケで優勝を飾ったジュリアン・アラフィリップ（ドゥクーニンク・クイックステップ）が初めてヴェロドール賞を獲得した。

世界中のジャーナリストの投票によって決定される同賞は、フランスのヴェロマガジンによって92年に創設。現在は自転車界最高の賞とされており、74ポイントを得たアラフィリップが、ツール覇者エガン・ベルナル（チームイネオス）を6ポイント差で下した。

フランス人選手によるヴェロドール賞獲得は95年のローラン・ジャラベール以来となる。なお、前年の18年は世界選手権を制したアレハンドロ・バルベルデ（モビスター）が獲得している。



© Kei Tsuji

7月のツール・ド・フランスで一躍時の人となったジュリアン・アラフィリップがヴェロドール賞初獲得

ROAD | OTHER

訃報

60年代に活躍した「二番手」 レイモン・プリドール死去

60年代に活躍し、ツール・ド・フランスで3回総合2位、5回総合3位に入りながらも、一度も総合優勝できず「永遠の二番手（エターナルセカンド）」と呼ばれたフランスのレイモン・プリドール氏が、11月13日、オート＝ヴィエンヌ県の自宅近くの病院で息を引き取った。83歳だった。

ブエルタ・ア・エスパーニャやパリ〜ニース、ミラノ〜サンレモで優勝をおさめている同氏だが、ツールではマイヨジョーヌを着ることもできずに未勝利。8回のツール総合表彰台は最多記録。また、世界選手権では4回表彰台に上りながらもアルカンシェルに手が届かなかった。

現在ロードレース界を賑わせているシクロクロス世界王者マチュー・ファンデルプールの祖父にあたり、近年はアンバサダーとしてツールに帯同していた。



© Kei Tsuji

7月のツール・ド・フランスにアンバサダーとして帯同し表彰台に姿を見せたレイモン・プリドール氏（右）

ROAD | OTHER

2020活動予定

チーム内エース争いが加熱？強者揃いのチームイネオス

過去8年間で7回、ツール・ド・フランスを制しているイギリスのチームイネオスは、20年シーズンのグランツールをいかにして戦うのか。

17年大会の優勝者クリストファー・フルーム、18年ゲラント・トーマス、19年エガン・ベルナルという三大エースに、モビスターから19年のジロ・デ・イタリア覇者リチャル・カラパスが加わることでさらにエース争いが加熱する。

ベルナルは骨折のため未遂に終わったジロとツールへの出場を表明。フルームはツールと東京五輪をねらうことを表明しているものの、19年6月に負った大腿骨骨折からの復調具合にかかっている。新加入のカラパスをブエルタに送り込めば、チームとしてグランツール全制覇も夢ではない布陣。12月のマヨルカ合宿でシーズン戦略を練る見とおしだ。



© Kei Tsuji

ベルナルとトーマスのダブルエース体制でツールに挑み、タイトル防衛に成功したチームイネオス

ROAD | OTHER

パリ五輪ロードレース

UCIがパリ五輪ロードの男女出場枠の平等化を目指す

近年、自転車競技ではほかのスポーツ種目と同様に男女の差が是正されつつある。

たとえば、男女併催のロードレースでは賞金を同額にするなどの変更が加えられているが、ロードレースの出場枠に関してはいまだに男女の間に大きな差がある。なお、MTB、BMXレーシング、BMXフリースタイルはすでに出場枠が平等となっている。

20年の東京五輪ロードレースの出場枠は男子130人に対して女子67人。じつに倍近い開きがあるため、ダヴィ・ラパルティアンUCI代表が唱える男女平等の公約の一環として、UCIは24年のパリ五輪ロードレースの出場枠を男女で統一する方針であることを発表した。今後国際オリンピック委員会との協議を重ねていくという。また、レース距離に関しても調整が行われる予定だ。



© Kei Tsuji

24年はパリでの開催が決定している夏季オリンピック。ロードレースの男女平等化が進むと見られる

ROAD | OTHER

700kmの自転車旅へ

ウェレンスとデヘントがオフシーズンに自転車旅

ベルギーのロット・スーダルに所属するティム・ウェレンスとアイメ・デヘントは長距離自転車旅行がオフシーズンの恒例行事になっている。

18年シーズンは最終戦のイル・ロンバルディア終了後、ベルギーまで1000kmにおよぶ自転車旅を敢行。19年は新たな試みとして、スペイン東部アラゴン州に広がる荒涼とした山岳地帯「モンタニャス・バシアス」を走るグラベルライドに参加。6日間かけて合計700kmを走った。

ウェレンスとデヘントだけでなく、19年はEFエデュケーションファーストのラクラン・モートンやトレック・セガフレードのピーター・ステティーナら、グラベル系イベントに参加するプロ選手が増加。ロードレースだけではない自転車によるアドベンチャーライドの魅力を発信している。



© Ridley

荷物を積載できるグラベルバイクに乗ってスペインのアドベンチャーライドに挑戦した2人

ROAD | OTHER

シクロクロスシーズン

シクロクロスシーズン本格化ファンデルプールが快進撃

キャリアのなかで最もロードレースに力を注ぎ、アムステルゴールドレースやツアー・オブ・ブリテンで優勝するなど輝かしいシーズンを過ごしたマチュー・ファンデルプール（オランダ）。今年のロード世界選手権では結果を残すことができなかったものの、その鬱憤を晴らすかのように、本格的にシーズンインしたシクロクロスで破竹の活躍を見せている。

9月に北米で開催されたワールドカップ開幕2連戦では、21歳のエリ・イゼルビッド（ベルギー）が連勝を飾ったものの、以降は例年より遅めにシーズンインしたファンデルプールが無敵の強さを発揮した。世界チャンピオンジャージを着るファンデルプールはヨーロッパ選手権で三連覇を飾ると、ワールドカップ、スーパープレスティージュ、DDVトロフィーという三大シリーズで連勝。



© Bettiniphoto

砂のコースでも泥のコースでもライバルたちを圧倒する世界王者のマチュー・ファンデルプール

ワールドカップ第5戦コクサイデ大会では、第3列スタートに加え、落車の影響でほぼ最後尾まで順位が下がったにもかかわらず、鮮烈な走りですぐさま先頭に躍り出るとそのまま独走で優勝した。

ファンデルプールは18年11月10日のDDVトロフィー以降、出場したすべてのUCIレースで勝利。負けなしの35連勝（12月10日現在）という圧倒的な成績を残し、UCIシクロクロス個人ランキングでも首位に浮上した。

同世代のライバルであるワウト・ファンアールト（ベルギー）は7月のツール・ド・フランスで負ったケガの影響でシーズンインが遅れており、早ければ12月27日のDDVトロフィーでデビューする予定だ。



© Bettiniphoto

3年連続でヨーロッパ選手権で優勝したが、世界王者のためふだんは欧州王者ジャージは着用しない



© Bettiniphoto

砂が名物のワールドカップ・コクサイデ大会では最後尾に下がりながらも圧勝してみせた

ROAD | OTHER

チーム バーレーン マクラーレン

新チームキットを公開 メリダが機材を供給

バーレーン王国とマクラーレンによる新しいUCIワールドツアーチーム、チームバーレーンマクラーレンが発足。チームコンセプトや所属選手などが発表され、鮮やかなオレンジを貴重としたチームキットも発表された。

2020シーズンのチームには、グランツールで勝利をあげているミケル・ランダ、ワウト・プールスのほか、スプリンターのマーク・カベンディッシュが所属。日本からは、前チームから引き続き、新城幸也が参加する。

また、チーム代表にはU23英国代表チームなどを率いた名コーチ、ロッド・エリングワースが就任。元プロサイクリストのロジャー・ハモンド、マクラーレン・アプライド・ビジネス・テクノロジーの創設メンバーであるダンカン・ブラッドリーらも、ディレクターとしてチームに加わる。



チームキットを着用したイヴァン・ガルシアとマテイ・モホリッチ。オレンジを貴重としたウエアはプロトンでも目を引く

ROAD | OTHER

世界に挑む

ナショナルチャンピオンの入部 NTTプロサイクリングへ

南アフリカを拠点とするチームディメンションデータが、2020年はNTTプロサイクリングチームに名称を変更。日本からは、ナショナルチャンピオンの入部正太朗が加入した。

今年30歳を迎えたベテランライダーの入部。「競技を始めてからずっと目標にしていた世界トップカテゴリーのチームで世界に挑戦できることは、このうえない幸せ。30歳からの挑戦は決して簡単ではないが、全身全霊をかけてチームのために走ります！」と、ロードレースの本場、ヨーロッパを舞台に戦う意気込みを語った。

UCIワールドツアーはもちろん、グランツールへの出場も期待される入部。年内にはチームと合流し、スペインで合宿を行いながら参加レースを決めていくという。ナショナルチャンピオンジャージのお披露目も楽しみだ。



© NTTプロサイクリングチーム

アジアのワンデーレースで実力が認められている入部。欧州のステージレースでの活躍にも期待したい

ROAD | OTHER

JBCF Jプロツアー

来年4月に群馬で開幕 全19チームを発表

Jプロツアーを主催する一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟（JBCF）は、2020年のJプロツアーに参加する19チームを発表。さらに2020年の暫定レースカレンダーを発表した。

2020年のJプロツアーチームは、今年より1チーム増。東京ヴェントスとHonda（ホンダ）栃木が去り、愛三工業レーシングチームが復活した。

さらに埼玉県さいたま市を拠点とする〝さいたまディレーブ〟と静岡県を拠点とする〝レバンテフジ静岡〟の2つのチームが新たに発足し、Jプロツアーに参戦する。さいたまディレーブは17日に所属メンバーを発表予定。レバンテフジ静岡は近日発表となっている。所属選手など今後の発表に注目がかかる。

また、今回発表されたレースカレンダーによると、Jプロツアーは4月18日に群馬サイクルスポーツセンターで開催される東日本ロードクラシックで開幕。調整中のレースを含め、全20レース前後となる見込みだ。

新規レースは、6月に予定されているMt.富士ヒルクライムと、10月または11月で調整中の相模原クリテリウム、東京クリテリウムの3戦。一方、栃木県で行われていた、やいた片岡ロードレースと、群馬県前橋市で行われていたまえばしクリテリウムがなくなる。

調整中のレースをはじめ、カレンダーの内容は随時、公式ウエブサイトにて更新される。



© JBCF

開幕戦の東日本ロードクラシックが行われる群馬サイクルスポーツセンター

2020 Jプロツアー登録チーム
マトリックスパワータグ
チームブリヂストンサイクリング
宇都宮ブリッツェン
シマノレーシング
VICTOIRE 広島
弱虫ペダルサイクリングチーム
イナーメ信濃山形
チーム右京
Hincapie LEOMO Labs p/b BMC（暫定）
FIETS GROEN 日本ロボティクス
那須ブラーゼン
VC 福岡
レバンテフジ静岡
eNShare Racing Team
なるしまフレンドレーシングチーム
キナンサイクリングチーム
群馬グリフィンレーシングチーム
愛三工業レーシングチーム
さいたまディレーブ

2020年 Jプロツアー 日程

No.	日程	レース名	開催地
1	4月18日・19日	東日本ロードクラシック群馬大会	群馬 CSC
2	4月25日・26日	西日本ロードクラシック広島大会	広島中央森林公園
3	5月9日	宇都宮ロードレース	栃木県宇都宮市
4	5月10日	宇都宮クリテリウム	栃木県宇都宮市
5	6月7日	Mt. 富士ヒルクライム（調整中）	富士山
6	7月4日	東広島サイクルロードレース	広島県東広島市
7	7月5日	広島クリテリウム	広島県広島市
8	7月12日	石川サイクルロードレース	福島県石川市
9・10	8月22日・23日	群馬ロードレース 8月大会 / 交流戦	群馬 CSC
11	9月5日	チームタイムトライアルチャンピオンシップ	栃木県渡良瀬遊水地
12	9月6日	タイムトライアルチャンピオンシップ	栃木県渡良瀬遊水地
13・14	9月12日・13日	南魚沼ロードレース / 交流戦（調整中）	新潟県南魚沼市
15	9月26日	維新やまぐちタイムトライアル（調整中）	山口県山口市
16	9月27日	秋吉台カルストロードレース / 経済産業大臣旗	山口県美祢市
17・18	10月10日・11日	群馬ロードレース 10月大会 / 交流戦	群馬 CSC

※このほか6月または10月に那須塩原クリテリウム（栃木県那須塩原市）、10月または11月に相模原クリテリウム（神奈川県相模原市）、10月または11月に東京クリテリウム（東京都）を予定

ROAD | OTHER

国内選手の引退・移籍

ジロ活躍の初山が引退 佐野もマトリックスを退団

年末から年始にかけて国内各チームの新体制発表が行われるが、12月第1週までの時点で明らかになっている情報をまとめよう。

12月1日には、初山翔が引退を発表。2016年に全日本選手権で優勝、2017年のツアー・オブ・ジャパンでは山岳賞を獲得し、今年のジロ・デ・イタリア第3ステージでは144㎞を1人逃げする活躍を見せた。所属チーム、NIPPOヴィーニファンティーニ・ファイザネの解散に伴い動向が注目されていたが、引退を選ぶことになった。

そのNIPPOは、来年からフランスのプロコンチネンタルチーム、デルコ・マルセイユ・プロバンスのメインスポンサーとなり、トレック・セガフレードから別府史之、NIPPOヴィーニファンティーニ・ファイザネから中根英登、フランスのアマチュアチームから石上優大、宇都宮ブリッツェンから岡篤志と、4人の日本人選手が加入する。



© Satoru Kato
ツール・ド・北海道では、NIPPOの個人総合優勝と団体総合優勝に貢献した初山翔がまさかの引退

今年のJプロツアーを主導したマトリックスパワータグは、個人総合優勝のオールイス・アルベルト・アウラールがスペインのプロコンチネンタルチーム、カハルーラル・セグロスRGAへ移籍することが決定。さらに、Jプロツアー随一の人気選手である佐野淳哉が退団を発表し、その動向が注目されていたが、12月中旬に新規チームのレバンテフジ静岡への移籍を表明した。

このほか、那須ブラーゼンの樋口俊明、キナンサイクリングチームの雨乞竜己が引退を表明。キナンサイクリングチームからは大久保陣の退団も発表されている。



© Satoru Kato
Jプロツアー個人総合優勝を争った岡篤志とオールイス・アルベルト・アウラールはそろって欧州へ



© Satoru Kato
インザスカイこと佐野淳哉は4年間在籍したマトリックスパワータグを退団、新規チームへ

TRAK | 11/28-12/1 12/6-8

トラックワールドカップ

男子チームスプリントで金 1日で2度の日本記録更新

11月にベラルーシで開幕した2019・2020トラックワールドカップ。第3戦は中国・香港で行われた。

女子オムニアムでは、梶原悠未が今シーズン初優勝。前半のスクラッチで7位、テンポレースで3位と良いスタートが切れなかったものの、最終種目のポイントレースで逆転。スプリント力を生かした走りでマリア・マルティンス（ポルトガル）に勝利した。金メダルをつかんだ梶原は、「ここ数日、オムニアムの夢を見るほどレースのことを考えていた。第2戦が終わってから持久力を鍛えてきたので、最後は自信をもって走れた」とコメント。

そのほか、男子スプリントでは深谷知広が2大会連続となる銅メダルを獲得。女子ケイリンではシーズン初参戦となる小林優香が銅メダルを獲得している。



© JCF
見事な逆転劇で金メダルをつかんだ第3戦女子オムニアムの梶原悠未。日本国旗を手にウイニングラン

第4戦はニュージーランド・ケンブリッジで12月6日に開幕。初日の男子チームスプリントでは、日本チーム（雨谷一樹、新田祐大、深谷知広）がポーランドに見事勝利。2003年以降、じつに16年ぶりとなる金メダルを獲得した。

1回戦で42秒842をマークした日本チームは、2013年の日本記録（43秒092）を6年ぶりに更新。さらに、決勝ではさらにそれを上回る42秒790を記録。



© JCF
日本新記録で優勝した第4戦の男子チームスプリント。2位はポーランド、3位はニュージーランド



© JCF
前日のチームスプリントに続き、個人種目でもメダルを手にした深谷と新田。ともに表彰台へ

1日で2度、日本記録を塗り替え、オリンピック出場枠獲得にも一歩近づいた。

8日には男子スプリント種目で深谷が日本人で初となる同種目銀メダルを獲得。新田も3位に入り、ワールドカップの個人スプリント種目で初のメダルを獲得。

MTB | OTHER

平林安里、スコットに加入

チーム・スコットジャパンは 2020年4人体制に

MTBレースにデビューして以来、各世代の全日本タイトルを連続して獲得してきた平林安里が、来季チーム・スコットジャパンに加わることが発表された。

高校卒業と同時に、プロレーサーとして順調に成長してきた平林だが、国際レースへの出場機会が増えるにつれ、海外選手と自分の走り方や機材面の違いを比較。現在、世界最速を誇るニノ・シュルターの機材にも関心を向けた平林は「ニノ選手の強さだけではなく、ワールドカップや世界選手権を生で見たときにスコット・ツインロックシステムを駆使し、難しい路面を何事もないようにパワフルに走り抜けるスパーク自体にも衝撃を受け、ぜひ乗ってみたいという衝動に駆られました」という。

平林の加入によって、松本璃奈、一成と3人の現役ナショナルチャンピオンがそろうことになる。



© スコットジャパン
レースだけでなく、地元の白馬村をベースに普及活動にも熱心な平林。海外レースへのチャレンジにも期待が寄せられている

MTB | 11/16-17
エンデューロ・ナショナルシリーズ 第5戦 富士見高原大会

今年も海外からゲスト来場 AAは佐々木が連覇を達成

過去最多11戦で行なわれたエンデューロ・ナショナルシリーズ（ENS）の最終戦が、富士見高原リゾートで開催された。

今年は、土曜日にワールドカップを転戦するサンタクルズ・シンジケートが来場。ライドセッションやサイン会などで会場を盛り上げた。

11戦中、高ポイントの7戦で競われる総合争いは、佐々木博を宇津孝太郎が追う展開。

決勝ステージ1は宇津がトップタイムをマークするが、ステージ2は加藤将来が9／100秒差で首位。迎えた最終ステージで秋元拓海が宇津に1・5秒差でゴール。

この結果0・18秒差で秋元が今季2勝目。6位に入った佐々木は255点を加えて1781点。宇津に81点差をつけて2年連続優勝。


© Enduro National Series
最終戦を制したのはコナレーシングの秋元拓海。2位に宇津孝太郎、3位には久々に出場の加藤将来



© Enduro National Series
AAクラス総合は佐々木博が連覇。ショップランキングも佐々木をサポートする重力技研が1位

MTB | 12/8
ENS-eプレイベント

E・MTBの面白さを追求したテストイベント開催

エンデューロ・ナショナルシリーズ（ENS）を主催するダイナコが、Eバイクによるエンデューロ形式のイベントを、高峰山MTBフィールドで開催。

来季の新イベントとしての導入を前にしたプレ大会として、国内認可を取得したモデルと、海外仕様のクラスも設定。

下りメインの2ステージに、高峰山山頂までコースを逆走するヒルクライムで競われた。

下りステージ終了後、内嶋亮の先導で、ヒルクライムの試走を行ないアタック開始。ここまでオープン参加の内嶋とほぼ同タイムで競っていた秋元拓海が、ヒルクライムで唯一、14分23秒と他を圧倒するタイムで優勝。


© Hideyuki Suzuki
総合優勝の秋元は10代、2位田口は50代と、E-MTBが世代を超えて楽しめることを証明した

MTB | 10/27
レッドブル・ランページ

日本にも来たB・セメナックが圧倒的パフォーマンスで優勝

19年の歴史を持ち、フリーライドの頂点とも言えるレッドブル・ランページ。

クランクワークスと並ぶ高額賞金でも知られるこの大会に、今年は選ばれた21名が出場した。

決勝ランはレジェンドの域に達しているカム・ジンクからスタート。9番めに登場したブランドン・セメナックが、3つのフリップを織り交ぜたスムーズなランで92・33点をマーク。

前年優勝のブレット・リーダーも2本めのランで、フロントフリップから入って完璧な360を2本メイクしたものの、結果は91点。セメナックが3年ぶり3度めの優勝を果たした。


© Christian Pondella/Red Bull Content Pool
「昨年失敗した720を使わずに、どれだけスコアを伸ばせるか？ 1本めが勝負だと思って走った」と今大会に賭けていたセメナック

MTB | 11/6-11
アーバンサイクリング世界選手権

トライアルでドイツ大躍進 日本勢は決勝に残れず

中国の成都で3回めの開催となったUCIアーバンサイクリング世界選手権。今年はBMXフリースタイル、フラットランドにトライアルズの3種目を開催。

初日のチームトライアルズは、スペインが優勝。日本はドイツに次ぐ7位となった。


© UCI
前半はコネホスと競い、終盤にはアイオン・アレイシオの猛追を受けたものの、並外れた精神力を発揮して逃げ切ったオズワルド

大会4日めに行なわれた決勝。エリート女子は、女王ニナ・ライヒェンバッハが15歳の新鋭ベラ・バロンを下し4連覇。

エリート男子26は、セルジ・ヨンゲラスが初優勝。

最終種目のエリートメン20。ボルハ・コネホスのリードではじまり、ドミニク・オズワルドが追走。

第4セクションでノーポイントのコネホスに対し、オズワルド40点で逆転。オズワルドが初のタイトルを獲得。

日本代表は、エリートクラスでのファイナル進出ならず。

BMX | 11/30-12/1
ダウンヒルシリーズ 第6戦菖蒲谷大会

PROクラスは好調の泉野龍雅が逆転優勝

ダウンヒルシリーズ第6戦、短いながらもテクニカルなコースは、龍野マウンテンバイク協会によって前半部分が変更され、ローカルもビジターもイコールコンディションで競うことになった。

今回はシリーズ初の試みとして、土曜のタイムドセッションを「菖蒲谷カップ」として表彰。

その結果、トップタイムは井手川直樹の54秒139。これに阿藤寛、次いでエリートクラスの羽口鉄馬と続く。

エリートの羽口は、翌日の本戦でも54秒台をマークして優勝。プロクラスへの挑戦権を手に入れ、第1走者としてドロップイン。

やや疲れたのか、55秒139でフィニッシュ。

泉野龍雅が51秒679で首位に立ち、最終走者の井手川を待つが、タイムは51秒888。

0・209秒差で泉野が優勝。


© DOWNHILL SEIRES/SLmedia
秋以降、好調を維持する泉野が、井手川のミスにも助けられ優勝。総合順位でも阿藤を抜いて2位に浮上

自転車文化センター

2020 ハンドメイドバイシクル展







HANDMADE BICYCLE FAIR 2020







入場無料

2020年 1/25(土)・26(日)

科学技術館 1階催物場

2020 ハンドメイドバイシクル展

開 催 日：2020年1月25日（土）・26日（日）

日　　時：午前9:30～午後4:50（2日目は午後4:30まで）

会　　場：科学技術館 1階催物場（1～5号催物場）
東京都千代田区北の丸公園2-1

主　　催：一般財団法人 日本自転車普及協会 自転車文化センター

後　　援：自転車活用推進議員連盟、自転車活用推進本部

展示内容：日本および海外のハンドメイドバイシクルのビルダー、メーカーの「実車展示」、斬新な新機構を試作して製品化を目指す「独創的なパーツ展示」、ハンドメイドバイシクルの魅力を紹介する展示コーナー、ビルダー、スペシャルゲストによる「トークショー」。（出展社：55社予定）

問い合わせ：TEL.03-4334-7953（自転車文化センター）

★詳細は、自転車文化センターホームページをご覧ください。
http://cycle-info.bpaj.or.jp

★facebook、Instagramページもご覧ください。



●会場までのご案内
◇東京メトロ東西線　「竹橋駅」下車 1B出口より徒歩約7分
◇東京メトロ東西線、半蔵門線、都営新宿線「九段下駅」下車 2B出口より徒歩約7分

●会場の地図は、科学技術館ホームページをご参考ください。
http://www.jsf.or.jp/access/map

科学技術館マップ

KEIRIN 競輪の補助事業

この事業は、競輪の補助を受けて実施します
http://hojo.keirin-autorace.or.jp

2020

バイシクルクラブ厳選！ 満足度100%のサイクルイベント

CYCLE EVENT INFORMATION

BiCYCLE CLUB サイクルイベント情報



» EXHIBITION

開催 1月25日(土)～26日(日)開催

匠の技を堪能しよう!

2020ハンドメイドバイシクル展

“名工”といわれるベテラン、熱い志をもった若手のビルダーが作りあげた世界に1台しかないバイクが集結するハンドメイドバイシクル展が1年ぶりに科学技術館に戻ってくる！　今回は、1～5号催物場と、1ホール追加してパワーアップ。50社を超える出展を予定している。

会場では、匠の技を駆使して作りあげられたさまざまなハンドメイドバイシクルの展示だけではなく、老舗自転車製作職人（ビルダー）によるトークショーや、初心者にもわかりやすくハンドメイドバイシクルの魅力を紹介する主催者特別展示コーナーなど、自転車好きにはたまらない企画が盛りだくさんとなっている。一つひとつ手で作りあげられた自転車や、パーツの展示は感動ものだ！

このイベントの魅力は、緻密に作られた自転車を間近で見ることができることだけではない。全国から集結した自転車の匠たちとの交流が図れるところも、大きな魅力だ。彼らから直接、ハンドメイドバイシクルの魅力を聞くことができる機会は貴重。会場に足を運べば、ハンドメイドバイシクルにハマってしまうことはまちがいなしだ。



世界に1台しかない、手作りの自転車。緻密な造りはため息もの。芸術品のような作品が所狭しと展示されている



トークショーなど、ハンドメイドバイシクルの奥深さを知ることができる特別イベントも多数開催。全国の名だたるビルダーたちの技を身近で見ることができるチャンス。



ハンドメイドのパーツはじつに独創的。インテリアとして部屋に飾っておきたいほどの美しさだ

Information

開催日時：2020年1月25日（土）9:30～16:50／26日（日）9:30～16:30
会場：東京都・科学技術館1階1・2・3・4・5号催物場
入場料：無料

㊐ 日本自転車普及協会　自転車文化センター
TEL.03-4334-7953　FAX.03-4334-7958
e-mail.bccask@jifu.jp　http://cycle-info.bpaj.or.jp

» CRITERIUM

開催 3月15日(日)開催 | 締切 2月23日(木)

滋賀県唯一のサイクルポリスもレースをサポート!

エールコーポレーションカップ 第8回守山野洲川クリテリウム

滋賀県唯一の公道自転車ロードレース。クリテリウムの醍醐味が存分に味わえる、1周2.2㎞の特設周回コースが大きな魅力だ。今回も2人1組のチームで走るタイムトライアル、トロッフェ・バラッキが開催される。地元の人たちのホスピタリティあふれるもてなしもうれしい、守山市民一丸となって開催される大会だ。





滋賀県選手権も開催されるなど、真剣勝負に挑む選手たちの走りを間近で観戦できることも注目ポイント

Information

開催日：3月15日（日）　**開催地：**滋賀県・守山市服部町地先 特設周回コース　**開催種目：**滋賀県選手権、C1～C5、マスターズ（50歳以上)、レジェンド（70歳以上)、3歳～未就学児、小学1～2年生の部、小学3～4年生の部、小学5～6年生の部、U18、U15、トロッフェ・バラッキ　**参加費用：**男性3500円、女性2000円、中学生・高校生1500円、小学生1000円(守山市内の小学生は500円)、3歳～未就学児500円、トロッフェ・バラッキ5000円/1チーム（一律)、滋賀県選手権とクリテリウムのダブルエントリーは＋1000円（JCF滋賀県登録競技者、滋賀県在住の競技者のみ)、自転車スキルアップ教室500円（保険料、参加賞込。ただし、守山野洲川クリテリウム参加者は無料）　**定員：**各クラス70、トロッフェ・バラッキ60チーム、自転車スキルアップ教室40人
申込締切日：2020年2月23日（木）定員になり次第、締切

㊐ 守山野洲川クリテリウム実行委員会
TEL.077-581-3318　FAX.077-581-3318
e-mail.info@shiga-cf.com/moriyama_cf@yahoo.co.jp
www.shiga-cf.com

» EXHIBITION

開催 ～3月15日(日)開催

貴重な自転車をズラリ展示!

第4回テーマ展示「働く自転車展」

移動・運搬・作業工程など多目的に渡って利用されている自転車。そのような自転車のなかには、多くの人が目にすることがない自転車もあれば、時代の変化とともに消えてしまった自転車などもある。そういった自転車たちは、趣味の自転車とは異なる機能や外観をもっていることも。

このテーマ展示では、現行の警視庁警察官用自転車や、昭和63年に使用されていた郵便配達用自転車の実車とともに、自転車文化センターが所蔵している歴史的な働く自転車も展示。それぞれの職種に合わせてカスタマイズされた自転車を、時代背景とあわせてパネルで紹介している。





ふだん目にする機会が少ない自転車を間近で見られるチャンスをお見逃しなく！

Information

開催期間：～2020年3月15日（予定）　**開館時間：**9:30～17:00（最終入館16:45）
会場：東京都・自転車文化センターギャラリーおよび、ライブラリー、ショーウィンドウ
入館料：無料　**定休日：**月曜日（祭日の場合は翌平日)・年末年始

㊐ 日本自転車普及協会　自転車文化センター
TEL.03-4334-7953　FAX.03-4334-7958
e-mail.bccask@jifu.jp　http://cycle-info.bpaj.or.jp

» LONG RID

開催 3月14日(土)～15日(日) | 締切 2月11日(火)

楽しみ方も無限大の地元密着型イベント

2020四国西南・無限大ライド

高知県西南エリアの美しい眺望を楽しみながら走るコースが魅力の大人気イベント。四万十川の景色を楽しめる「四万十ロングコース」、森に囲まれた林道の澄んだ空気と海岸線の美しさを堪能できる「足摺コース」のほか、2日間にわたり両コースを走る健脚向けの「無限大コース」が設定されている。さらに、自転車ポイントラリーコース「シクログコース」も新設。楽しみ方が広がったことで、より幅広いサイクリストが楽しめるイベントとなった。





地域の人々の心温まるサポートやおいしい補給食も大きな魅力。リピーターの多い大会だ

Information

開催日：2020年3月14日（土）～15日（日）　**開催地：**高知県・宿毛市総合運動公園（メイン会場）　**開催コース：**3月14日開催　足摺チャレンジコース130㎞、足摺ミドルコース104㎞　3月15日開催　四万十ロングコース150㎞、シクログコース（個人・ファミリー・グループ）　3月14日～15日開催　無限大コース280㎞・254㎞　**参加費用：**四万十ロングコース、足摺チャレンジコース、足摺ミドルコース各9000円（団体割引あり)、無限大コース（2日間）1万6000円（団体割引あり)、シクログコース4500円～1万2000円　**定員：**約600人　**申込締切日：**2020年2月11日（火）

㊐ 四国西南・無限大ライド実行委員会事務局（㈱相愛）
TEL.088-846-6703（平日9:00～16:00）　FAX.088-846-6713
https://www.shimantomugendai.jp

» LONG RIDE

開催 3月22日(日) | 締切 1月31日(金)

最高にハード、でも楽しい!

わかやま サイクリングフェスタ2020

和歌山の魅力を丸ごと味わえる大人気のサイクリングイベント。今回は、走りごたえのある最長コースが追加された点が注目ポイント。新たに追加された空海190㎞は、獲得標高2000m超の超上級者向け。上級者向けの幸村160㎞も獲得標高約1500mと、かなりハードな設定だ。コース途中のエイドでは、紀州梅バーガーや和歌山ラーメンなど、和歌山の食が楽しめる。

前日には、マグロ解体ショーや自転車展示試乗会などのイベントも開催される。





中級者向けの吉宗100㎞、初級者や家族向けの孫市60㎞と、コース選択の幅広さも魅力

Information

開催日：2020年3月22日（日）　**開催地：**和歌山県・和歌山マリーナシティ
開催コース：空海190㎞、幸村160㎞、吉宗100㎞、孫市60㎞　参加費用：空海190㎞ 1万2000円、幸村160㎞ 1万円、吉宗100㎞ 8000円、孫市60㎞ 6000円　定員：空海190㎞ 100人、幸村160㎞ 200人、吉宗100㎞ 350人、孫市60㎞ 350人　**申込締切日：**2020年1月31日（金）定員になり次第、締切（空海190kmが定員到達間近）

㊐ わかやまサイクリングフェスタ2020エントリー係
（平日9:30～17:00）　TEL.073-425-3211　FAX.073-424-1683
https://sec.tobutoptours.co.jp/2020/cyclingfesta2020

» LONG RIDE

開催 4月26日(日)&5月24日(日) | 締切 1月31日(金)(予定)

桜を選ぶか、新緑を選ぶか!

桜のアルプスあづみのセンチュリーライド2020 緑のアルプスあづみのセンチュリーライド2020

今回で第12回を迎えるアルプスあづみのセンチュリーライドの桜と緑の両イベントのエントリーがスタート。今回の大きな変更点は、コース設定。前回大会までは桜と緑ではルートもエイド設定も異なっていたが、今回から基本は同じルート、同じエイドとされることが決定。クラスもサイクルトレインなどを廃止し、桜は1クラス、緑は2クラスにと、参加者にとってよりわかりやすい設定となっている。

ちなみに今回も、桜のアルプスあづみのセンチュリーライドと、緑のアルプスあづみのセンチュリーライドのWエントリーは不可となっている。また開催日は異なるが、エントリーの締切は同日となっているので、どちらに参加するかをじっくり検討のうえ、エントリーを！



桜のアルプスあづみのセンチュリーライドでは、美しい桜並木の下を走ったりと、春の信州の美しい風景を満喫できる



緑のアルプスあづみのセンチュリーライドでは、アルプスの山々山頂の残雪と新緑の美しさを存分に楽しめる

Information

桜のアルプスあづみのセンチュリーライド2020
開催日：4月25日（土）受付～26日（日）大会　**開催地：**長野県・梓水苑（スタート＆ゴール）　**開催コース：**160㎞クラス（1～3組）　**参加費用：**高校生以上1万3000円、小中学生7000円　**定員：**1200人　**申込締切日：**2020年1月31日（金）定員になり次第、締切

緑のアルプスあづみのセンチュリーライド2020
開催日：5月23日（土）受付～24日（日）大会　**開催地：**長野県・梓水苑（160㎞スタート＆ゴール）、国営アルプスあづみの公園（120㎞スタート＆ゴール）　**開催コース：**160㎞クラス（1～3組）、120㎞クラス（1～2組）　**参加費用：**160㎞クラス高校生以上1万3000円、中学生7000円、120㎞クラス高校生以上1万2000円、中学生6000円　**定員：**160㎞クラス1200人、120㎞クラス600人　**申込締切日：**2020年1月31日（金）（予定）定員になり次第、締切

問 アルプスあづみのセンチュリーライド実行委員会
e-mail.info@aacr.jp
http://aacr.jp

» LONG RIDE

開催 4月12日(日) | 締切 3月8日(日)

170㎞コースを新設!

万田発酵Presents グラン・ツール・せとうち2020

グラン・ツール・せとうちが、島々をつなぐ海峡を自転車で渡ることができる世界的にも珍しいコースとして、世界中のサイクリストが訪れる、サイクリストの聖地、「瀬戸内しまなみ海道」を舞台に開催される。

今回の最長コースは170㎞に。170㎞および140㎞のコースでは、6つの島と6つの橋を渡ることができる。そのほかのコースも瀬戸内の魅力を満喫できるコース設定となっている。

エイドステーションで提供される、温暖な気候と豊かな自然から育まれた瀬戸内ならではの補給食やドリンクもお楽しみのひとつ。早期に定員締切必至のイベントなので、エントリーはお早めに!!



楽しみ方は無限大のイベント。ちなみに、新設された170㎞コースは定員締切の可能性もあり

Information

開催日:2020年4月12日(日)　**開催地:**尾道市・今治市　スタート＆ゴール 向島運動公園[170㎞][140㎞][110㎞][70㎞]・万田発酵本社[40㎞]　**開催コース：**しまなみエクストラコース（約170㎞）、しまなみマスターコース（約140㎞）、しまなみミドルコース（約110㎞）、しまなみショートコース（約70㎞）、しまなみハッピーコース（約40㎞）　**参加費用：**しまなみエクストラコース9000円、しまなみマスターコース9000円、しまなみミドルコース8000円、しまなみショートコース7000円、しまなみハッピーコース5500円　**定員：**しまなみエクストラコース100人、しまなみマスターコース1000人、しまなみミドルコース500人、しまなみショートコース500人、しまなみハッピーコース200人　**申込締切日：**2020年3月8日（日）定員になり次第、締切

問 グラン・ツール・せとうち事務局（広島テレビ放送内）
TEL.082-567-2500（平日10:00～18:00）　e-mail.cycle@htv.jp
www.htv.jp/grandtour

» HILL CLIMB

開催 4月12日(日) | 締切 1月12日(日)

己の限界に挑め!!

伊吹山ドライブウェイ ヒルクライム 2020

日本百名山のひとつである「伊吹山」を舞台に開催される、ヒルクライムレースシーズンの幕開けを告げる西日本地区最大級のレースの2020年の開催が正式決定。

伊吹山の豊かな自然に囲まれたドライブウェイを使用したコースは、全長 10～15㎞、標高差 1036m、平均勾配 6.9%（積雪の状況などにより当日のゴール地点が変更になる場合もあり）。コース途中には、かなりハードなセクションも多数ある、ベテランヒルクライマーでも大満足の走りごたえ満点の設定となっている。ゴール地点からの美しい眺望も特筆ポイント。

あっという間に定員締切になる大人気イベントとしても知られているので、いますぐエントリーを！　ちなみに、受け付け会場に近い、アスファルト舗装の駐車場の利用を希望する人は、駐車場の申込が別途必要（1000円/1台、先着730台）。



ふだんは自転車では走ることができない伊吹山ドライブウェイを走ることができる貴重なイベントだ

Information

開催日：2020年4月12日（日）　**開催地：**岐阜県・不破郡関ヶ原町伊吹山ドライブウェイ　**開催種目：**ロードクラス エキスパート・男子A～H、フェミニン、MTBクラス　**参加費用：**一般9000円、中高生7500円（すべて税込）　**定員：**3000人　**申込締切日：**2020年1月13日（日）定員になり次第、締切

問 JBCF事務局事業部内　伊吹山ドライブウェイヒルクライム大会事務局
TEL.04-7189-0100（平日9:00～17:00）　FAX.04-7189-0022
e-mail.race@jbcf.or.jp　www.jbcf.or.jp

» LONG RIDE

開催 2月16日(日) | 締切 1月10日(金)

児湯郡・西都の魅力を体感しよう!

DISCOVERY GOURMET RIDE IN KOYU·SAITO

ディスカバリーグルメライドin児湯がパワーアップ！　今回は、おいしいものの宝庫、児湯（こゆ）5町（高鍋町・新富町・木城町・川南町・都農町）に西都市が加わり、それに伴い、コースやエイドステーションを変更。5つの町と1つの市の自慢のグルメを楽しめる。走りごたえ満点のコース設定にも注目！　児湯5町と西都市を走る剛脚コースにはヒルクライムセクションも設けられている。




3つのコースのグルメステーションで供される地元グルメは絶品。楽しさ満点のイベントをいますぐチェック

Information

開催日：2020年2月16日（日）　**開催地：**宮崎県・児湯郡川南町（スタート＆ゴール）　**開催コース：**剛脚コース（120㎞)、健脚コース（86㎞)、若草コース（40㎞)、ファミリー若葉コース　**参加費用：**剛脚コース7000円、健脚コース6000円、若草コース4000円、ファミリー若葉コース6000円～8000円　**定員：**剛脚コース250人、健脚コース300人、若草コース150人、ファミリー若葉コース20組　**申込締切日：**2020年1月10日（金）定員になり次第、締切

問 川南スポーツイベント事務局（川南町観光協会）　TEL.0983-27-1497
e-mail.info@kawaminami-kanko.com　www.dgr-in-koyusaito.com

» CYCLOCROSS

開催 2月2日(日) | 締切 1月17日(金)

雪上でのハードな1時間を走りきれ!

第25回ひがしね雪祭りシクロクロス

25回めを迎える、老舗の雪上エンデューロの2020年大会のエントリーがスタート。圧雪路あり、除雪路ありと変化に富んだコースは迫力＆走りごたえ満点！　通常のシクロクロスとはひと味違った楽しさを味わえる。

また、年齢別に細かいクラス分けがなされているのもこの大会の特徴。体力差を気にすることなく、参加することができる。

ファットバイククラスも大人気種目。雪上での1時間はかなりハード。冬もとことんハードに走りたいという人におすすめの大会だ。




大会前日には、シクロクロスの基礎を学べる「やまめの学校」も開催（座学）される

Information

開催日：2020年2月2日（日）　**開催地：**山形県・東根市屋内多目的コート　**開催種目：**1時間エンデューロレース A～Dクラス男子、Eクラス女子、Fクラスファットバイク　**参加費用：**3500円　**定員：**150人
申込締切日：2020年1月17日（金）消印有効　定員になり次第、締切

問 バイク スポーツ　キッド内
山形マウンテンバイク協会事務局
TEL.0237-42-0561
FAX.0237-42-1131
http://bikesports-kid.net

» CYCLING

開催 3月22日(日 | 締切 2月26日(水)

春の里山と完熟イチゴを満喫

石岡 獅子頭ライド2020

筑波山を望む里山を走るサイクリングイベントが初開催。萌黄色に色づいた山々や、江戸～昭和に建造されたレトロな建築物など、古きよき日本を感じさせる風景を見ることができる。コースは石岡市内を1周するショートコースと筑波山系の南側に位置する標高282mの朝日峠を上るロングコースの2種類。ロングコース途中には、ヒルクライムセクションも含まれている。

エイドステーションでは、石岡の特産品や郷土料理を味わえる。お薦めは、イチゴ。市場には出回らない完熟イチゴは、地元の人も太鼓判を押すほどのおいしさだ。




石岡市の観光スポットを巡るイベント。平均斜度8%のヒルクライムは走りごたえ満点

Information

開催日：2020年3月22日（日）　**開催地：**茨城県・石岡市「いしおかイベント広場」（スタート＆ゴール）　**開催コース：**ショートコース（45.8㎞)、ロングコース（66㎞)
参加費用：ショート6500円、ロング8000円　※すべて消費税と傷害保険料込　**定員：**合計300人　**申込締切日：**2020年2月26日（水）定員になり次第、締め切り

問 石岡 獅子頭ライド実行委員会運営事務局
TEL.03-3275-8386（平日 10:00～12:00・13:00～17:00）
e-mail. ml.sd-cyclist-info@sankei.co.jp
https://cyclist.sanspo.com/special/shishigashiride

» LONG RIDE

開催 3月15日(日) | 締切 2月21日(金)

鳴門、南あわじの魅力を五感で感じよう

BOATRACE鳴門 presents スポーツ報知 鳴門・南あわじ渦潮グルメライド

世界最大級の渦潮を有する、鳴門海峡周辺を舞台に開催されるロングライドイベント。大きな特徴は、鳴門市側と南あわじ側と、まったく別のコースを走ること。鳴門・南あわじグルッとコースは、サイクルバスを利用して鳴門海峡を縦断する約120㎞。もう一方は約65㎞を走る鳴門のおいしいもの満腹コースとなっている。




淡路島周辺の地元グルメ、観光地を満喫できるコースが人気の秘密。両コースともおいしいものがいっぱい！

Information

開催日：2020年3月15日（日）　**開催地：**徳島県・鳴門市　ボートレース鳴門駐車場（スタート＆ゴール）、兵庫県・南あわじ市　SEAPA淡路島西淡ショッピングセンター（約120㎞スタート）　**開催コース：**鳴門・南あわじグルッとコース ボートレース鳴門スタート・SEAPAスタート（約120㎞)、鳴門のおいしいもの満腹コース（約65㎞)　**参加費用：**鳴門・南あわじグルッとコース9500円、鳴門のおいしいもの満腹コース5500円　※団体割引あり　**定員：**鳴門・南あわじグルッとコース400人、「鳴門のおいしいもの満腹コース600人
申込締切日：2020年2月21日（金）定員になり次第、締切

問 報知新聞大阪本社ビジネス局事業部
TEL.06-7732-2016　FAX.06-6364-1795　www.hochi.co.jp



MTB、E-MTB、BMXなど
オフロード自転車の各業界&関係者が動き出した!!

オフロード自転車に関係する「レース」「販売」「フィールド」という3つの業界で、それぞれの関係者が集まり、未来に向けたイベントや積極的な意見交換会が行われた!

TEXT：山﨑理恵（本誌）　PHOTO：スペシャライズド・ジャパン／山﨑理恵（本誌）

オフロードを走る自転車、MTB（マウンテンバイク）。日本では90年代にブームが起こり、長野県でワールドカップが開催されていたほど人気があった。

ところが突然のブームは問題も起こしやすく、「自転車走行（または進入）禁止」の看板が立つ山やオフロードエリアが増え始め、2000年をピークにMTB人口は減っていくこととなる。

ここ10年は、ライダーや業界関係者らが、各地で地元の理解や信頼の回復に努め、山林活用のひとつとした地道な活動をすることにより、徐々に走れるフィールドを増やしてきた。

そして今年11下旬〜12月上旬、大きな動きが3つ続いた。

ひとつは一般財団法人 日本サイクルスポーツ振興会が主催した「スポーツカンファレンス」。レースシーンをいかに盛り上げていくかなど、プロライダーや競技関係者を中心に語り合った。

次に一般社団法人自転車協会は、関東と関西で販売店向けの試乗会、「SBAA オフロードバイク ディーラー サミット」を開催。自転車協会初のBtoBイベントを行う。そして、スペシャライズドは南アルプス市と「ソイルサーチング ディグ&ライド」を協催。同時開催された日本初のトレイルビルダーズサミットでは、100人以上が自由な意見を出し合った。

今回はこの3つをリポートしておきたいと思う。

主催：日本サイクルスポーツ振興会

EVENT 01　第2回スポーツカンファレンス







1／現役DHプロライダー、井手川直樹選手はレース運営側、選手側の負担の大きさを問題提議　2／フカヤレーシングのチームマネージャー松本佑太さんは公園などを使ってできるMTB競技XCCの日本での開催を企画　3／全国から関係者が30人前後が集まった

レースを盛り上げるシステムを考える

現役プロライダーたちからの現場の声がきっかけとなり、レースを熱くする企画や疑問に思っているシステム、問題点などを発表し、自由な意見交換会をするため、MTBとBMXレースのプロライダー、BMX競技連盟関係者、キックバイクレース運営者、レース関係者、スポンサー企業、レースをする子どもの親などが集まった。また、ゲストとして来ていたのは卓球 Tリーグのマーケティングを担う株式会社 Tマーケティング代表取締役社長日下部大次郎さん。Tリーグが世界レベルのリーグを目指していること、その選手育成方法や登録システムなど、参考になる話を聞くことができた。このスポーツカンファレンスは、問題提議し、それが業界にとって必要な内容であれば、オフロードでもトラックでもロードでも、ジャンルを問わず、立場を問わずいつでも開催していくとのことだった。

主催：自転車協会

EVENT 02　SBAA オフロードバイク ディーラー サミット



オフロードコースで実際にEバイクに乗り、その普及の可能性を見いだしたプロショップが多かった

SBAA PLUS 認定者（自転車協会の特別賛助会員）と一般販売店のスタッフに向けたオフロードバイク試乗会＆勉強会。関東は「御殿場MTB＆RUNパークFUTAGO」で、関西は「プラザ阪下」にて開催され、各メーカーによる試乗ブースのほか、MTBライディングスクールと座学講習が用意されていた。スクールはMTBプロライダー井手川直樹選手と小笠原崇裕選手による「初級者講習」や「フリーライド」、座学講習は難波賢二さんによる「日本で成功するためのEバイクビジネス」、山路篤さんによる「MTBメンテナンス習得事情」など。山﨑一理事長によると、「まずは販売店が楽しまないとお客さまに伝わらない！ということでこのBtoBが実現したのです。今後も定期的に開催する予定です」。また髙谷信一郎常任理事は「昨年、フィールド問題を少しでも解消するため、協会は23カ所を助成しました。次の段階として今回の販売店向け試乗会です」とのことだ。









1／初級者への伝え方など自分とは違うやり方や言い回しを習得　2／メーカーブースはE-MTBの試乗車が目立った　3／山﨑一理事長（左）、髙谷信一郎常任理事（右）　4／難波賢二さんの講座は海外事例をもとに日本で予想されるEバイクの展開など、かなり好評だった

多数のメーカーとプロショップが集まった初のBtoB

主催：スペシャライズド・ジャパン×南アルプス市

ディグ&ライドがつくる地域を活性

EVENT 02　SOIL SERCHING　DIG&RIDE

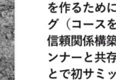


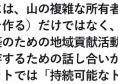
ソイルサーチングとはMTBフィールドを作るトレイルビルダーとそのストーリーに注目したスペシャライズドのサポート活動。世界中のトレイルを走って動画を作成して配信する、マット・ハンターをゲストに呼び、多くの参加者を募ってディグ＆ライドする今回のようなイベントはアジア初開催。舞台は南アルプスマウンテンバイク同好会が、地元の方々や南アルプス市との関係を築き、7年かけて作り出したトレイルだ。これに合わせて、国内初のトレイルビルダーサミットも開催となった。ディグ＆ライドだけでも、ライドだけでも、トレイルサミットだけでも参加可能となっていたため、多くの関係者が集まった。日本でトレイルを作るためには、山の複雑な所有者事情があるため、ディグ（コースを作る）だけではなく、地元行政や地権者との信頼関係構築のための地域貢献活動、登山者やトレイルランナーと共存するための話し合いが必要不可欠。ということで初サミットでは「持続可能なトレイル環境の仕組みを作る」がテーマとなり、自由な意見が出た。

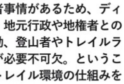


フリーMTBライダーのマット・ハンター（左）、ソイルサーチングを始めたファニー・コック（右）









1／100人以上のディグは圧巻　2／自分たちの手で作ったコースを走って固めるのは感動する　3／サミットでは世界のトレイル事情のほか、経済効果18億円を生む成功例の話もあった　4／地元の人にもこの南アルプス市のコースで撮影されたトレイルハンターの動画を見てもらった　5／プロトレイルビルダー、ライダー、ローカル活動団体、業界関係者、行政など多くの関係者が集まった



参加者募集中!!











2020 サイクリング 屋久島

第10回記念大会

太古の森を感じて
世界自然遺産の島で
エコライド

2020年2月16日(日)開催
雨天決行　定員 500名







ゲスト・絹代さん



ゲスト・団長安田
(安田大サーカス)

- ●島一周(100km)の部
- ●ショートコース(50km)の部
- ●ファミリー(20km)の部

参加資格：小学5年生以上
(20Kmの部は小学1年生以上)

屋久島ヒルクライム 2020

2020年2月15日(土)開催
雨天決行　定員 100名

●8 Kmコース(屋久島自然総合公園)
～白谷雲水峡　標高差580m
ヒルクライムイベント。後日記録証を送付
参加資格：中学生以上

エントリー方法 〈スポーツエントリー〉

https://www.sportsentry.ne.jp/event/t/78704

0570-039-846　(平日10時～17時30分)

※通話料はお申込者の負担となります。

〈屋久島・種子島在住の方は〉 インターネット受付が可能になりました！(スポーツエントリー)

★詳しい情報は大会ホームページをご覧ください。
http://www.eco-ride.info

申込〆切 2020年1月17日(金)17：30まで

●主催／屋久島観光協会、屋久島町商工会、屋久島町、サンケイスポーツ

●共催／屋久島町商工会青年部、屋久島町商工会女性部、屋久島町区長連絡協議会、屋久島町地域女性団体連絡協議会

●特別協賛／YAKUSHIMA DENKO CO.,LTD 屋久島電工株式会社

●後援／日本サイクリング協会、鹿児島県サイクリング協会、日本競輪協会鹿児島支部、産經新聞、夕刊フジ、フジサンケイ ビジネスアイ、フジテレビ、KTS鹿児島テレビ、ニッポン放送、屋久島町体育協会、まつばんだ交通グループ、屋久島道の駅観光、種子島屋久島交通、鹿児島県熊毛支庁屋久島事務所、公益財団法人屋久島環境文化財団、一般社団法人鹿児島県建設業協会屋久島支部、種子屋久農業協同組合、屋久島ホテル旅館組合、鹿児島県レンタカー協会屋久島支部

●協力／サンカラHOTEL&SPA屋久島、シーサイドホテル屋久島、日本航空、日本エアコミューター、種子屋久高速船、JRホテル屋久島、屋久島町食生活改善推進委員連絡協議会、屋久島生活研究グループ、公益財団法人鹿児島県交通安全協会 屋久島地区協会、栗生女性の会、宮之浦婦人会、屋久島町消防団、MAVIC、cyclist、屋久島観光センター、南日本酪農協同、急便屋久島、屋久鹿ジビエ王国

＜大会に関するお問い合わせ＞　サンケイスポーツ事業部　TEL 03-3275-8851(平日10時～17時)
＜屋久島観光・宿泊などに関するお問い合わせ＞　屋久島観光協会　TEL 0997-46-2333(平日9時～17時)

※天候や道路崩落等、やむをえない事情により、大会を中止する場合があります。

Cycling Yakushima

あなたの街の自転車テクニカルショップ **SEO CYCLE**

お店の詳しい情報は、QRコードでご確認ください！

埼玉県 セオサイクル 春日部店

外から見ると一般車のお店…でも店内は！



営業時間／AM10:30～PM7:30（水曜定休）

埼玉県春日部市粕壁4613-2

TEL.048-763-9303

埼玉県 セオサイクル 八潮店

セオ 八潮

八潮店

http://www.seocycle-yashio.com

埼玉県八潮市南後谷5-1

〈水曜定休〉

TEL.048-931-6331

宮城県 セオサイクル 仙台宮城野店

自転車を 楽しく 楽に 速く 美しく

乗って頂けるように丁寧にサポート致します。
元プロ選手による乗り方、フィッティングの相談も承ります！

東北を自転車で元気に!!

取り扱いメーカー

DE ROSA SPECIALIZED TREK ANCHOR COLNAGO etc…

宮城県仙台市宮城野区銀杏町39-9

TEL.022-231-6711

東京都 BICYCLE SEO 晴海トリトン店



お台場・銀座・豊洲に近い晴海エリアのスポーツサイクルショップです。購入からアフターメンテナンスまでお気軽にご来店ください。

東京都中央区晴海1-8-1
晴海トリトン内 トヨペット棟1F

TEL.03-5144-8254



始めよう！
スポーツサイクルライフ！

千葉県 セオサイクル 初石店

休日の朝は、お客様と走ってます！



千葉県流山市西初石2-9-19

TEL.04-7153-3796

千葉県 BICYCLE SEO 新松戸店

毎日更新しています♪
seo-smd.com



バイシクルセオ 新松戸 検索

千葉県松戸市新松戸3-291

TEL.047-340-5200

千葉県 BICYCLE SEO 船橋ガレージ

国道14号沿いで
大きな看板が目印！
お店の裏に
駐車場（3台）有ります。



メンテナンスやパーツ交換もおまかせください。

千葉県船橋市宮本3-6-7

TEL.047-498-9211

千葉県 セオサイクル 幕張ベイタウン店

幕張の海岸線からすぐのお店です。
サイクリングの途中に是非
お気軽にお立ち寄りください。



セマスレーシング
活動本拠地

毎週日曜日 朝練やっています！
お問合せください。

千葉県千葉市美浜区打瀬2-6 パティオス4番街

TEL.043-211-0015

千葉県 セオサイクル 船橋法典店

一般車からロード・クロスバイクまで勢ぞろい！
初めてのサイクリングライフ、応援します！



パーツ・アクセサリーもお任せ下さい！
皆様のご来店お待ちしております！

取り扱いメーカー BRIDGESTONE Panasonic maruishi MIYATA Bianchi MERIDA GIANT etc…

営業時間／AM10:30～PM7:30（水曜定休）

千葉県船橋市上山町1-77

TEL.047-393-8820

千葉県 BICYCLE SEO ららぽーと店



ららぽーとTokyo-Bay内のお店です！ご家族のお買い物の合間にいかがですか？金曜夜9時まで営業！

千葉県船橋市浜町2-1-1 ららぽーと北館1

TEL.047-437-2829

千葉県 BICYCLE SEO アリオ蘇我店

スポーツバイクが初めての方も大歓迎！
初級モデルから多数展示しています。
カスタム等の相談もお気軽にお越しください。



千葉県千葉市中央区川崎町52-7 1F-39

TEL.043-266-9100

サイクル＆パーツ、アクセサリー＆メンテナンス

セオサイクル

あなたの街の自転車テクニカルショップ **SEO CYCLE**

お店の詳しい情報は、QRコードでご確認ください!

埼玉県 セオサイクル 上尾店

https://www.facebook.com/seocycleageo/

http://www.seocycle-ageo.com/

上尾店は自転車全般（幼児車、一般車からスポーツバイクまで）を幅広く取扱いするお店です。豊富なメンテナンスメニュー、また部品・アクセサリー等も充実しています。お気軽にお越しください。

埼玉県上尾市春日2-12-4
TEL.048-772-9161

埼玉県 セオサイクル 志木店



取り扱いメーカー 一般自転車、電動自転車、子供用自転車、スポーツ車など幅広くご用意しています!

GIANT GIOS FELT SURLY Bianchi HARO MONGOOSE etc…

埼玉県新座市東北2-27-18
（水曜定休）
TEL.048-471-2828

埼玉県 BICYCLE SEO 川口店



駐車場あります!

新店舗で元気に営業中!!!



埼玉県川口市朝日2-11-1
TEL.048-287-8298

埼玉県 BICYCLE SEO 上尾east店

バイシクルセオ上尾イースト店はスポーツバイクの専門店です。クロスバイクからロードバイク、各種パーツを取扱いしています。スポーツバイクのことなら何でもお気軽にご相談ください!

毎週土曜日に各種講習会も実施中です! 詳しくはHPで!

HP http://www.seocycle-ageo.com/

https://www.facebook.com/seocycleageoeast/

埼玉県上尾市宮本町14-17
TEL.048-729-5789



埼玉県 BICYCLE SEO 大宮店

ビギナーもマニアックな方も大歓迎!

バッチリ整備!

サイクリング、講習会あります!



埼玉県さいたま市大宮区宮町2-81 1F
TEL.048-658-2666

神奈川県 セオサイクル 南林間店



神奈川県大和市南林間1-2-14
TEL.046-273-0282

神奈川県 BICYCLE SEO トレッサ横浜店

ロードバイク・クロスバイクをメインに初心者の方から選びやすいように揃えております。お気軽にお越しください。



神奈川県横浜市港北区師岡町700番地
トレッサ横浜 南棟1F
TEL.045-534-2394



山口県 セオサイクル 山口店



山口県山口市泉都町7-7
TEL.083-929-3707

神奈川県 BICYCLE SEO テラスモール湘南店

閉店のお知らせ

この度、9月30日(月)をもちまして閉店いたしました。これまでのご愛顧に対し心よりお礼申し上げますとともに、営業終了によりご迷惑をおかけすることを深くお詫び申し上げます。今後のアフターサービス、お問い合わせ等につきましてはお手数ですが、辻堂店へお願いいたします。

セオサイクル 辻堂店
神奈川県藤沢市辻堂元町3-18-27
TEL.0466-30-5373

神奈川県 セオサイクル 湘南台店



神奈川県藤沢市湘南台1-19-5
TEL.0466-41-0165

サイクル&パーツ、アクセサリー&メンテナンス

セオサイクル

創業120周年！ 九州を中心にスポーツバイクのLifeスタイルをご提案させていただきます。上田グループ各店舗をこれからもよろしくお願い致します。

SUPER FREE RIDE

WORLD BICYCLE SHOP
FREE RIDE

新春
初売りセール
1月2日
10時 オープン

新春恒例大好評福袋

各メーカーの福袋
数量限定1万円～

一流メーカーのホイール、ウェアー、アクセサリー、他
便利な10回まで分割払い 無金利 でお買い求めできます。詳しくは店頭で！

MERIDA ガチ VS. GIANT®





FUKUOKA EAST SHOP
TEL 092-942-7889

年末年始 営業
12月30日/10時～18時まで営業
12月31日、1月1日/お休み
1月2日、3日/10時～19時まで

営業時間/
11:00～20:00
水曜定休
〒811-3118
福岡県古賀市新久保
1丁目6-30





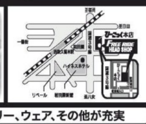
在庫台数200台

HEAD SHOP
TEL 0942-32-0708

年末年始 営業
12月31日/10時～18時まで営業
1月1日/お休み
1月2日/10時より初売り

営業時間/
10:00～19:00
年中無休
〒830-0034
福岡県久留米市
大手町1-6





パーツ、アクセサリー、ウェア、その他が充実

■ ロードバイク・クロスバイク・マウンテンバイク・フォールディングバイク・総台数２００台展示！

www.freeride-jp.com

Long Ride
久留米山川本店に
最大級の品揃え！

GIANT® GPD GIANT PREMIUM DEALER 専門店

2020年モデル続々入荷中
ホイール ウェア シューズ
パーツ アクセサリー充実



年末年始営業 12月30日/10時～18時まで営業 12月31日、1月1日/お休み









久留米山川本店 TEL 0942-43-3118
営業時間／10:00～19:00 定休日なし
〒839-0813 福岡県久留米市山川市ノ上町9-26

BiCYCLE CLUB

SHOP GUIDE

全国エリアショップガイド

参加しよう！
ショップイベント
情報付き！

BiCYCLE CLUBがオススメする全国のショップをご紹介!
お得な情報盛りだくさん!近くのお店へ急げ!!

LINE

ショップの皆さまへ

広告のお問い合わせ、情報リリースは下記までご連絡お待ちしております。
ad3@ei-publishing.co.jp 「バイシクルクラブ広告」まで

東海

愛知県

東北

岩手県 宮城県

福島県

関東

千葉県 東京都

- ●毎週日曜 午前走行会
  （問：Beeサイクル 043-231-5960）
- ●毎週土日 朝練（8：00～）
  （問：TAGサイクリングサービス 043-276-1935）
- ●毎週日曜 朝サイクリング
  （問：サイクルショップマスコ 042-962-2278）
- ●毎週土日 MTBトレイルライド
  （問：CSナカザワジム 042-570-1757）



九州

福岡県

●第1、3土日曜、第2、4日曜、週末RIDE
（問：FREERIDE 092-942-7889）

近畿

兵庫県









中国・四国

岡山県　香川県

●毎週日曜日 サイクリング
（問：シナノ 087-821-6025）

日本最大級のスポーツサイクルショップ

Y's Road

毎日更新!! 最新情報満載のWEB

ワイズロード 検索

http://www.ysroad.co.jp

全国 37 店舗

在庫量 × 技術力

since 1898~ 歴史と実績

安心をお届け致します。

ワイズロード全店年末年始営業時間のご案内

年末年始は各店様々なイベントでお客様のご来店お待ちしております!!

年始のお買い得な福袋情報は各店WEBサイトをご確認ください!!

	2019/12/30(月)	2019/12/31(火)	2020/1/1(水)	2020/1/2(木)	2020/1/3(金)	2020/1/4(土)
志木店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	12:00~20:00
入間店	10:00~20:00	10:00~18:00	9:00~20:00	9:30~20:00	9:30~20:00	10:00~20:00
越谷アウトレット店	10:00~20:00	10:00~19:00	9:00~20:00	10:00~21:00	10:00~21:00	10:00~20:00
池袋チャーリー店	10:00~20:00	10:00~18:00	10:00~18:00	10:00~18:00	10:00~18:00	10:00~20:00
池袋本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	12:00~20:00
池袋ウェア館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	12:00~20:00
上野本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~20:00
上野アサゾー 店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~20:00
上野ウェア館	12:00~20:00	11:00~17:00	休み	11:00~17:00	11:00~17:00	11:00~20:00
新宿カスタム店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
新宿本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~20:00
新宿ウェア館	12:00~20:00	11:00~17:00	休み	11:00~17:00	11:00~17:00	11:00~20:00
新宿ｸﾛｽﾊﾞｲｸ館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~20:00
お茶エアロ・トライ館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
お茶の水レディース館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
渋谷本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~20:00
府中多摩川店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
東大和店	11:00~19:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
神楽坂店	12:00~20:00	休み	休み	休み	休み	11:00~19:00
銀座勝どき店	12:00~20:00	休み	休み	休み	休み	11:00~19:00
中野店	12:00~20:00	休み	休み	休み	休み	11:00~19:00
横浜店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
横浜ウェア館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	11:00~19:00
川崎店	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	12:00~20:00
川崎ウェア館	12:00~20:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	12:00~20:00
茅ヶ崎店	11:00~19:00	休み	休み	休み	11:00~17:00	10:00~19:00
船橋店	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00
名古屋本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
名古屋ウェア館	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
名古屋クロスバイク館	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
大阪本館	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
大阪ウェア館	12:00~20:00	11:00~17:00	11:00~17:00	11:00~17:00	12:00~20:00	12:00~20:00
神戸店	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
京都店	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
フジグラン 広島店２F	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~21:00	10:00~21:00
フジグラン 広島店１F	12:00~20:00	休み	休み	休み	12:00~20:00	12:00~20:00
松山店エミフルMASAKI	9:00~21:00	9:00~21:00	9:00~21:00	9:00~21:00	9:00~21:00	9:00~21:00
福岡天神店	10:00~20:00	10:00~19:00	休み	10:00~20:00	10:00~20:00	10:00~20:00

※営業日営業時間は予告なく変更する場合がございます。詳しくは各店舗WEBサイトをご確認ください。

for tasty life
枻出版社
からのお知らせ



好評
発売中

ロードバイクの
トラブル解決マニュアル

1200円+税

ロードバイクに乗っていると起こるトラブルや疑問を解決する1冊。その内容はメンテナンスにまつわることから、身体の痛みやライディングスキル、さらに輪行や旅、インベントやレースまで幅広い。たとえば出先でのメカトラブル。転んでしまって、変速機がうまく動かなくなってしまったときや、自転車から異音がしたときの解決法などをプロメカニックが紹介する。さらに、プロでも困ってしまうような、チューブレスタイヤへの空気の入れ方、ネジ山をつぶしてしまって外せなくなってしまった、といったマニアックなメンテナンスにまつわるトラブル。このほかにもライディング中にお尻が痛くならない方法や、車道が怖くて走れないときの解決方法などの乗り方のコツ。旅にでかけて輪行したときに困ることが多いトラブルから、レースやイベントシーンでスムーズに走るためのコツまで、ロードバイクを楽しむときに知っておきたい「困った」を解決する大辞典です。

for tasty life
枻出版社

全国書店・ネット書店にてお買い求め下さい。

最新号の情報や関連ムックの購入は、右記のサイトからどうぞ。

詳しくはWEBで

エイ出版社 検索

2020年3月号は1月20日(月)発売!

BiCYCLE CLUB 2

バイシクルクラブ2月号　2019年12月20日発行・発売　第36巻444　発行・発売（株）枻（エイ）出版社
東京都世田谷区玉川台2-13-2 〒158-0096　編集 Tel. 03-3708-3061　広告 Tel. 03-3708-6051　販売 Tel. 03-3708-5181
印刷会社／大日本印刷株式会社　©禁無断転載・不許複製

STAFF

Publisher
角　謙二

Editor in Chief
岩田淳雄

Assistant Chief Editor
山口博久

Editorial Staff
西山貴之
山﨑理恵
浜田幸紀

Creative Director
山田洋一

Art Director
金　香美

Designer
酒井亜紀波
五反田早織
石　朋実
加藤　優

DTP Operation
佐藤円香

Advertising Staff
高橋大典
田口俊子
駒井美月

Sales Staff
近田耕太郎
手塚治郎
森山恵美子
金沢里美

Producer
埜邑博道

Editorial Director
中村淳一

FROM EDITORS

●豪雨の影響で延期となった昨年10月の「ステーションライドin南房総2019」。その振替イベントが決定！「RIDE FOR BOSO ステーションライドin南房総」は、3月28日（土）という春の開催。10月のイベントに申し込みいただいた人は無料で申し込み可能。もちろん新規申し込みも募集中。スタッフ一同、今度こそは晴れろ！とリベンジに燃えている。みんなで春の房総路を走ろう！　詳細はP18に。●連載「ツール・ド・カフェ」で紹介した「トルク」。自転車といっしょに1階からそのまま4階の店までエレベーターで上れるのだが、電車で行くと迷いやすい。3階まではエスカレーターで上れるが、4階までは行かないからだ。「ご来店の際はぜひエレベーターでお越しください」と店長の永目さん。●トルクのある渋谷ストリームは、東急のビル。つまりトルクは東急系のお店。ということは「トルク」という店名は、渋谷「109」みたいに「とうきゅう」→「TORQUE」というもじりなのか？と思ったら、そうではないという。自転車のサイクル＋カラダのインナーサイクル→パワーの源はトルクでしょ、ということらしい。……ホントだろうか。　　（岩田）



●予防接種を受けてはいたものの、インフルエンザにかかってしまいました。予防接種は感染を防ぐものではないけれど、症状は軽くなるって言ったのはどこのどいつだ！　と思うほどの頭痛で参りました。というわけで、1週間ほどの自宅謹慎というタイムスリップを経て、今回の締め切りを乗り越え中。みなさまご迷惑をおかけしました。
（山ちゃん）



●先月はウォシュレットが故障したが、今月は冷蔵庫が死んだ。離婚した友人からもらったもので、それから15年経ているので寿命だ。3日後、ジェネリック家電な電子レンジも壊れた。3年しか使ってない、これは早すぎる死だ。冷蔵庫を買って10日経つが届かない。冬というのもあるが、わが家はキャンプ力が強いので、わりと平然と暮らしている。　（西山）



●来年からはじまるEバイク・エンデューロ・ナショナル・シリーズ（ENS-e）のプレ大会に参戦！　ライン取りの自由度があったり、テクニックのなさが如実にでたり、スゴい悪路な坂を上ったり、MTBの楽しさがギュッと詰まったレースでした！　差し入れの豚汁と揚げたてのポテトも最高！　そしてまた女子という、ココでは特別な枠で1位でしたw。（もち）



●新城幸也トレーニングキャンプの一幕。浜田、2日めの実走ライドで痛恨のリタイアとなり、回収車へ入る瞬間！　やっぱり「ザ・リアルレーサー」たちといっしょに走るのは、浜田にはきつかったか……。あともうちょっと付いていきたかったなぁ〜。でもこれもいい経験&思い出になった。幸也からもらったアドバイスに沿って練習します！
（浜田）



> バイシクルクラブWEB
www.bicycleclub.jp

> バイシクルクラブtwitter
https://twitter.com/bicycleclub_ei

> バイシクルクラブFacebook
www.facebook.com/bicycleclub

> バイシクルクラブLINE
http://line.me/R/ti/p/%40oa-bicycleclub

BiCYCLE CLUB

次号予約キャンペーン！

バイシクルクラブの次号を予約すると、半額になるキャンペーンを実施中！
3号連続で50%オフになるだけでなく、送料も無料に！
今だけのチャンスなので、急いで申し込もう！

バイシクルクラブが半額で読めるチャンス！



バイシクルクラブは毎号内容充実！

半額 キャンペーン

今がチャンス！

定価 **1000**円なら >>> **500**円

今なら
3号連続50%OFF
送料無料！



BiCYCLE CLUB × Fujisan.co.jp

詳しくは ➡ チャリトク 検索

0120-223-223（24時間年中無休）
※お電話の際はクレジットカード情報、メールアドレスを御用意ください

注意事項 ※定期購読の御契約はFujisann.co.jpとの契約となり、お申し込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます
※代金はクレジットカードでのお支払いになります　デジタル版は対象外です

問い合わせ先 雑誌のオンライン書店Fujisan.co.jp　カスタマーサポートhttp://fujisan.co.jp/cs またはcs@fujisan.co.jp

Impression Rider
ハシケン
ロードバイクに造詣が深いスポーツジャーナリスト。国内外のレースやロングライドイベントを数多く経験。Mt.富士ヒルクライムの一般クラス優勝、ツールド宮古島優勝。UCIグランフォンド世界大会への出場経験あり。身長171㎝、体重62㎏。



この一台を
徹底研究！

ROADBIKE EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

ハシケンのロードバイクエクスプローラー

スポーツバイクジャーナリスのハシケンが、今もっとも気になる最新モデルをピックアップ。テクノロジーの詳細はもちろん、前モデルとの比較など徹底的に掘り下げて紹介。100㎞走行から感じたライドフィールを明らかにする。

TEXT：ハシケン　PHOTO：小野口健太
問：日直商会　www.derosa.jp



由緒ある風格を宿し、新たな一歩を刻んだ新生メラク

あらゆる性能が数値によって語られる風潮にある時代においても、慈愛にあふれる歴史により紡がれたブランドが色あせることはない。むしろ稀有な存在として輝きを放つときでもある。

クオーレことハートマークのブランドが誕生したのは1953年のことだ。イタリアで自転車競技が隆盛をみせていた当時、地元の英雄であるファウスト・コッピに憧れていた18歳の少年がいた。デローザ生みの親であるウーゴ・デ・ローザだ。ビルダーとして歩みだしたウーゴは、その後エディ・メルクスへフレームを供給するなど腕を磨き、世界的なブランドへと成長させていった。

現在、北イタリアのミラノ県にある体育館2つ分ほどの本社工場で、ウーゴの想いを共有した20名弱のスタッフたちが日夜バイク造りに精を出す。会社としての正式名称は、ウーゴ・デ・ローザ・エ・フィーリ。「ウーゴ・デローザと子供たち」という意味だ。まさにイタリアの自転車製造文化を家族経営によって粛々と継承する。

その情熱は、息子のクリスティアーノとダニーロ、そして孫たちへと受け継がれる。デローザ誕生66年めの、これまでの歴史を未来へ投影する「レトロ・フューチャー」の新コンセプトを体現するブランドロゴへと刷新。今回は、このメモリアルイヤーに誕生したメラクをインプレッションする。

MODEL / BRAND

DE ROSA MERAK

デローザ／メラク



トレンドを採用しつつ伝統を融合したイタリアンテクノロジーの結晶

TECHNOLOGY

［テクノロジー詳細］

デローザにとって節目の年に誕生した新型モデル「メラク」。オールラウンダーとしての位置付けになるメラクのテクノロジーを見ていこう

新たなブランドロゴとともに、未来への第一歩を踏み出したデローザが送り出したニューモデル「メラク」。軽量モデルとして開発されたメラクは、生粋のオールラウンダーとなるキングやプロトス、エアロロードのSKピンニファリーナとともに新時代を牽引するモデルとして期待される。

ディスクブレーキを搭載し、ハンドル&ステムにはFSAのACRシステムを採用し、ケーブルのフルインターナル化を実現。ディスクブレーキ専用設計となり、スタイリッシュさを向上させる。

素材には30トンや46トンカーボンをブレンドし、ワールドツアーレベルに耐えうる剛性を約束しつつも、フレーム重量800gの軽量化を追求。

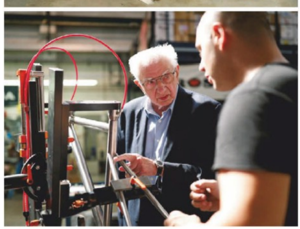
今シーズンよりプロコンチネンタルチームのコフィディスへのサポートが決定し、メラクは3大グランツールなどの山岳ステージでの活躍が期待される。ピンニファリーナが作り上げた新ロゴデザインはじめ、カンパニョーロ、セライタリア、エリートの地元イタリアンブランドと強固なパートナーシップを組んでいることも特徴。これらが性能と美しさを融合したコンプリートバイクとしての魅力を高めている点も忘れてはならない。

ROADBIKE EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

1 家族経営で大切な伝統を継承していく

1953年の創業以来、決して大きくない下町工房で数々の名車を生み出してきたデローザ。ウーゴ・デ・ローザのDNAを継いだ3世代にわたるファミリーが、伝統のイタリア自転車製造文化を守り続ける。ウーゴが手塩にかけて育てた職人の手によってていねいに作業されたバイクは、マスプロメーカーにはまねできない魂を宿していく





2 ACRシステムを採用しケーブル完全内装化

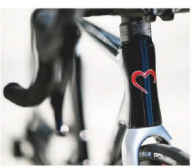
FSAが開発したエアロダイナミックインテグレーテッドケーブルルーティング（ACR）システムは、ケーブル類をフル内装し、美しく機能的なコクピットまわりを実現する。電動コンポのジャンクション等もステム内に格納される。FSAの軽量ハンドルやヴィジョンのエアロハンドルであるメトロン5D ACRハンドルバー／ステムと互換性がある





3 ディスクブレーキ化により磨きがかかったフロントセクション

クオーレのシンボルマークが輝くヘッドチューブは、上下1-1.5インチのヘッドチューブベアリングを採用。ディスクブレーキ専用設計により、スッキリとしたフロントフォークを実現する





4
優美さを兼ね備えた シンプルなダウンチューブ

新しいロゴを大胆にあしらったダウンチューブ。ボリュームを出した丸型断面基調としながらも、わずかにエッジを利かせ剛性をコントロールする。バイク全体をスタイリッシュに引き締めている



5
トレンドをくんだ コンパクトなリア設計

シートチューブとD型断面のエアロシートチューブとのクロスセクションを下げることでコンパクトなリア設計を実現。やや横扁平させたシートチューブは路面からの振動を吸収し快適性を追求。タイヤクリアランスも十分に確保される





6
D型断面の独自の エアロシートチューブを採用

空力性能に優れるD型断面のエアロシートチューブは、ペイントにもこだわりをみせ、トータルバイクとしての美しさを追求。内蔵クランプには臼式機構を採用。サドルはデローザロゴの入ったセライタリア製だ





7
プレスフィット式BB86で 軽量化を実現

フレームに直接ベアリングを圧入するプレスフィットタイプを採用することで、軽量化とBB幅の最大化による剛性向上を実現する。シンプルなBBまわりの設計は、素直なペダリングフィールを生み出す



8
イタリアンメーカーとの 強固なパートナーシップ

デローザのラインナップ中で完成車パッケージが用意されるのは6モデルのみ。そのひとつがメラクだ。伝統的にイタリアンメーカーとの結びつきが強く、メラクの完成車にはカンパニョーロ・コーラスのディスクブレーキをアッセンブルする





DE ROSA MERAK

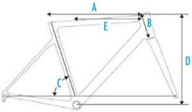
[SPECIFICATION]

カンパニョーロ コーラスディスク12s完成車価格：67万円（税抜）
フレームセット価格：48万5000円（税抜）
フレーム材質：カーボン（30トンT800＋三菱46JB）
＜完成車仕様＞
コンポーネント：カンパニョーロ コーラスディスク12s
ハンドル：FSA SL-KコンパクトACR
ステム：FSA NS ACR
ホイール：フルクラム レーシング7 DB
サイズ：43、46、48、50、52、54、56
カラー：ブラックグロッシー、ブルーマット、ホワイトグロッシー
完成車実測重量：7.3kg（50サイズ・ペダルなし）

[GEOMETRY]

	A	B	C	D	E
フレームサイズ	トップチューブ長	ヘッドチューブ長	シート角	スタック	リーチ
43	508	105	75	500	371
46	518	115	74.45	513	376
48	529	125	74.15	524	380
50	540	136	74	537	385
52	551	147	74	548	393
54	563	159	74.45	561	399
56	576	173	73.3	574	406

単位：(mm)、(°)





レーシーなソリッド感と軽快さが至上の喜びに変わる万能レーサー

100km IMPRESSION

［ 100㎞徹底乗り込みインプレッション ］

実走派ライター・ハシケンが、軽量オールランダーとして7年ぶりに復権を果たした
新生メラクを100㎞徹底インプレッション

シャープで直線基調のフレーム設計は、軽量化を開発コンセプトに掲げたことをうかがわせる。さらに、メラクはケーブルのフル内装化とディスクブレーキ専用設計とすることで、ロードバイクのトレンドをくむことに成功した。スタイリッシュなロゴデザインを含め、それは一見すると過去との決別のようにも感じてしまうが、100㎞におよぶインプレッションを終えたとき、それは無礼な先入観であったことに気付かされた。具体的に何が違ったのか!?

まず、ファーストインプレッションとしては、ソリッドさと軽やかさの融合だ。過去のデローザに共通するピュアレーシングバイクらしい芯の強さは新型メラクにも強く感じられる。これはスルーアクスル化したことも影響している。路面を捉える感覚はダイレクトでソリッドだ。

一方で、ペダリングに対してはマイルドなフィーリングを残し、レーシングバイクながらサクサクと軽快にペダルを踏み込める。路面のつかみはシャープでありながら、ストレスを感じさせない剛性感がライダーのパフォーマンスを素直に引き出してくれる。それが新型メラクの印象だ。そこにはデローザらしい芯が通っており、それは高速域やハイパワー域でバイクの安定した挙動を導いてくれる。

コーナーや下りのシチュエーションでは、ヘッドまわりの剛性がしっかりと役割を果たしていることを実感できた。ステアリング性能は機敏であり、ライダー主導で操縦性を楽しめる味付けといえる。そこに軽量フレームにありがちな剛性不足や不安定性といったネガティブな印象は皆無だった。

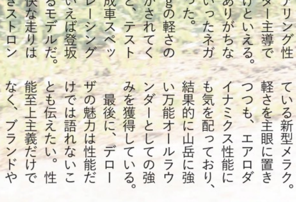
フレーム重量800gの軽さの恩恵は登坂シーンで生かされてくる。断りを入れておくと、テストバイクのホイールは完成車スペックであるフルクラムのレーシング7のため、どちらかといえば登坂よりも巡航を得意とするモデルだ。それでも、坂道での軽快な走りは新型メラクの特筆すべきストロングポイント。

ペダルの入力に対して素直にパワーが伝達されサクサクと進んでいく印象が強く、ヒルクライムをしていて楽しくなった。さらに、スプリントで激しくもがいても、高い追従性とともに推進力を得られる万能性を確認できた。ヒルクライムレースに挑むのであれば、足まわりだけより軽量なモデルへとチェンジすることで、さらなる軽快さを約束してくれるだろう。

キビキビとした運動性能はピュアレーシングモデルそのものだが、そこにデローザらしい芯の通った安定性が加味されている新型メラク。軽さを主眼に置きつつも、エアロダイナミクス性能にも気を配っており、結果的に山岳に強い万能オールラウンダーとしての強みを獲得している。

最後に、デローザの魅力は性能だけでは語れないことも伝えたい。性能至上主義だけでなく、ブランドやモデル一つひとつにサイドストリーがある点も伝統のイタリアンレーサーの魅力だ。

それは、トレンドの最新機構を完全武装した新型メラクにも確かに宿っており、所有する喜びでオーナーの心を満たしてくれるに違いない。



ROADBIKE
EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

メモリアルイヤーに名車メラクは再び表舞台へ

COMPARISON

［ 新旧モデル徹底比較 ］

2020モデルのデローザのカーボンラインナップに加わったメラク。かつてピュアレーシングバイクとして歴史を刻んできた名機の足跡をたどりながら、最新メラクの進化のポイントをみていく

デローザの歴史はメラクなしには語れないほど、時代時代で輝きを放ってきた。メラクの誕生は今から20年前の２０００年にさかのぼる。スチールからアルミへと素材を転換したタイミングで登場したメラクは、ロマーンス・ヴァインシュタインスをロード世界選手権優勝へと導いた。

その後、２０１１モデルで初のカーボンとしてメラクは復活し、力強くもトップチューブの湾曲したラグジュアリーなデザインはファンの心をつかんできた。

惜しまれつつもラインナップから姿を消して7年。デローザにとってレトロ・フューチャーを掲げた特別な年にメラクは再びラインナップに加わることになった。これまで素材の変遷とともに軽量化を推し進めてたメラクは、新型においても軽量オールラウンダーとして開発された。

スマートなルックスへと装いを変え、新たな歴史へと力強く踏み出した新生メラク。ＡＣＲシステムによる最新コクピット機構を採用するなど最新レーシングバイクとして生まれ変わった。

ワールドチーム「コフィディス・ソリュシオンクレディ」へのサポートも決定し、その活躍からも目が離せない。

ROADBIKE
EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

2011
MODEL



MERAK

初のフルカーボンモデルとして2011モデルのラインナップに復権したメラク。インパクトのあるエアロシートチューブや弧を描くトップチューブなど、成型の自由度を生かしたメリハリのある複雑な形状を特長とした



初代メラクの登場は2000年。世界選手権を制したロマーンス・ヴァインシュタインスの実車は、現在もデローザ本社に保管されている

2020
MODEL



MERAK

7年ぶりに復活を果たした2020モデルのメラク。ケーブルフル内装化を果たしたディスクブレーキ仕様で、フレーム重量800gの軽さを実現。登坂もスムーズにこなす軽量オールラウンダーだ

「レトロ・フューチャー」をコンセプトにロゴを刷新！

2019年6月21日、デローザは長年親しまれてきたブランドロゴを一新した。SKピニンファリーナで成功を収めた地元の盟友であるピニンファリーナにデザインを依頼。ウーゴから継承される歴史とこれからの未来を照らす「レトロ・フューチャー」をコンセプトとする。そこからは、デローザの新時代への意気込みがひしひしと伝わってくる。

DE ROSA 旧ロゴ

DE ROSA 新ロゴ

レベルを上げた流麗な美しさと性能はファンの心を離さない

SECOND GRADE

［ セカンドグレード ］

**2007年の登場以来、高い人気を誇るフルカーボンモデルであるアイドル。
ACRシステムやディスクブレーキとの完全融合を実現し、フルモデルチェンジを果たした新型アイドルを紹介する**

デローザのラインナップで傑出した人気を誇っているモデルがアイドルだ。その人気ぶりは、２００７年に初代が誕生して以来健在だ。今回のアイドルのフルモデルチェンジは、デローザの新たな時代の幕開けにふさわしい進化を見ることができる。

メラクやＳＫにも採用されるＡＣＲシステムを採用し、ケーブル類の完全内装化を実現。アイドルのアイコンであるカーブを描くトップチューブ形状は継承され、ペイントを含めた美しさはファンの心を驚づかみにするに違いない。

その走りからはレースバイクに必要な剛性レベルを確認でき、加速性能やコーナーや下りでの安定性は期待どおりだ。一方で、脚力に自信がないホビーレーサーでもペダリングをしやすいマイルドなＢＢ剛性に調整されており、ロングライドでもストレスを感じにくい。そして、ケイデンスを高めながら加速しやすく、グッとスプリントをかければ素直に推進力を増幅してくれた。

ポジションの微調整が可能な構造、高い制動性能、デローザロゴを配したオリジナルパーツのアッセンブルなど、エントリーユーザーにもうれしい要素が多い。今回のテストバイクのカラーはグレーマットだったが、個人的には艶やかなレッドルビーカラーをイチオシしておきたい。

DE ROSA IDOL

デローザ　アイドル

2

1

3



１／湾曲したトップチューブ以外は、エッジを利かせたチューブ形状を特徴とする。上下1-1.5インチの同径ヘッドチューブベアリングを採用する　２／美しい造形を実現するシートチューブのクロスセクション。扁平シートステーが快適性を向上させる　３／ACRシステムは、ノーマルハンドルだけでなく、ヴィジョン製のメトロン5D ACRハンドルバー／ステムにも対応

[SPECIFICATION]

シマノ105 DISC 完成車価格：43万円（税抜）
フレームセット価格：29万8000円（税抜）
フレーム材質：カーボン（24トンT700＋40トン三菱HR40＋60トンNGF YSH-60A）
カラー：ホワイト、レッドルビー、グレーマット
サイズ：43、46、48、51、53、56
完成車実測重量：8.4kg（46サイズ・ペダルなし）
※写真の試乗車とカタログスペックは一部異なります



CONTROLTECH
シロッコ3545 CL
波打つカーボンリムが特徴のロードホイール

18万円（前後セット／税抜）
問：マジックワン　http://mgc01.com

●対応：チューブレスレディ、クリンチャー　●リム素材：UDカーボン　●リム高：35〜45㎜　●リム幅：24㎜　●重量：1550g（前後セット）　●付属品：クイックリリース

TEXT：ハシケン　PHOTO：荒木優一郎



ウェーブしたリムのスタイリングが個性を放つ注目のセミディープホイールが登場した。世界の航空宇宙産業の中心、アメリカ生まれのパーツブランドである、コントロールテック社が生み出した「シロッコ3545」だ。

モデル名に由来する35㎜と45㎜の異なるリムハイトを組み合わせた独自設計は、先進的でありながら高いエアロダイナミクス性能と快適性を追求する。セミディープリムが汎用性の高さを約束し、タイヤサイズは20〜35Cまで幅広く対応。

マットな外観が高級感を演出しながらも、前後セットで18万円（税抜）というスーパープライスを実現している。ディスクブレーキモデルも12月から生産が開始される。




アルミ削り出しのエッジの効いたデザイン性が光るオリジナルハブボディを採用。ベアリングには工業用からサイクル用まで手がけるアメリカのエンデューロ製を導入。オリジナルクイックリリースが付属する



リム外径23.8㎜のセミワイドリムを採用し、軽さと剛性のバランスを重視。空力的に25㎜タイヤが推奨される



リムハイトが高い45㎜セクションでスポークを張り、剛性の強化と空力性能の向上を追求。スポーク2本で一対の基本構造が特徴

TESTER

ハシケン



スポーツジャーナリスト。ヒルクライムを中心にレースに積極的に参加。Mt.富士ヒルクライムの一般クラス優勝。今回、コントロールテック社初となるカーボンホイールをインプレッション

TESTER'S IMPRESSION

足まわりに軸を感じながらダンシングを楽しめる

見る者を釘付けにする躍動感あるスタイリングは所有欲をかき立てるが、走りにも魅力がある。リム剛性は硬すぎることなく加速を促しやすい。それでいて、ハブにしっかりとした軸を感じられるため、足まわりが安定し、バイクのコンロール性を高めてくれる印象だ。また、600〜800ワットほどのパワーでトルクをかけたときの反応性も良好。とくにヒルクライムシーンでは、非常にテンポのいい踏み込みから切れ味のいいダンシングが可能だ。重量だけ見るとペアで1550gは決して軽くはないが、むしろ登坂で攻めに転じられる性能を確認できた。ぜひ、このキビキビとした運動性能を感じてほしい。

CATEYE

タイト TL-LD180

防水&振動にも強いタフなテールライト登場

2500円(税抜)
問:キャットアイ　www.cateye.com

●サイズ:35.67×77.5×23.4㎜　●重量:49g　●電源:単4形乾電池2本　●使用時間:ラピッド 約160時間、点滅 約180時間、点灯 約120時間

TEXT:西山貴之　PHOTO:増川浩一

キャットアイから防水性に優れた新しいテールライトが登場した。タイトは、IPX7の防水性能を持ち、走行中の振動にも強い丈夫なボディーを持つ。

LEDを5個使用しており、モードは点滅とラピッド、点灯の3モードとなる。コンパクトながらも360度の配光を実現している。高輝度ながら低消費電力なので、使用時間は最長180時間（点滅）と抜群の電池持ちを誇る。

取り付けは、工具不要でカンタンに装着できるフレックスタイト（SP-11）ブラケットを使用。シートポストほかシートステーにも装着できる。またポケットやカバンに取り付けるクリップ（C-2）も付属する。

ブルベやロングライドにオススメのタフなテールライトだ。



装着は直径12〜32㎜までに対応したフレックスタイト。シートステーに装着できるライトは、シートバッグ使用時に便利だ



電池は入手しやすい単4を2本使用。ホルダーを入れきっちり締め上げる構造となっているので、防水性能が高い



IPX7はIECの防水規格でかなり高いランク。水深1mに30分水没しても内部に浸水しない防水性能。コップの水に浸しても余裕



360度の配光と明るさで抜群の被視認性を誇るタイト。シンプルなフォルムで、どんなバイクにも違和感なく装着できるデザインも魅力だ

TESTER

● ニシヤマ



オムニ5を愛用。シートバッグの旅が多く、シートポストにテールライトを装着できない。シートステー装着＆乾電池対応となると以前はオムニシリーズが一択だったが、うれしい選択肢が増えた

TESTER'S IMPRESSION

● 乾電池モデルに最強の選択肢が加わった

どんなときでも点灯し目立ち続けていることが任務のテールライト。雨にも振動にも負けないタフさと長時間駆動が求められる。とくに長期のツーリングなど、途中でUSB充電できるとはかぎらないので、やはり乾電池対応モデルが安心。スペアの電池を持てるし、コンビニでも手に入る。ブルベユーザーでは、同じく乾電池対応のオムニ5などの愛用者が多いが、雨が予想されるときはセロテープで補強するユーザーもいた。しかしこれはかなり高い防水性能なので、大雨ぐらいで浸水する心配なし。価格もリーズナブルで、デザインもシンプルでいい。電池タイプで最強のテールライトといえる。

Test Me NO. 03

EVOC

ハンドルバーパック ボア

世界初！ ボアダイヤルを採用したロールエンド型ハンドルバーパック

1万5000円（M／税抜）、1万7000円（L／税抜）
問：インターテック　www.intertecinc.co.jp

●容量：2.5ℓ（M）、5ℓ（L）　●サイズ：W27×D11×H11㎝（M）、W27×D16×H16㎝（L）　●カラー：ローム、カーボングレー　●重量200g（M）、260g（L）

TEXT：山崎理恵（本誌）、浜田幸紀（本誌）　PHOTO：荒木優一郎

バイクパッキング文化もそろそろ円熟期に入ってきた。似たようなシートバッグやフロントバッグが世にあふれ、機能は同じでも価格やデザインで個性を発揮することもしばしばある。

イーボックの「ハンドルバーパックボア」はその名前のとおり、シューズなどで多く採用されるボアダイヤルを搭載したハンドルバーパック。「ミニマリストアドベンチャーに贈る」と公式HPにあるように、サイズはコンパクトで、ロールエンドによるサイズ調整も可能。本体は溶着仕様で完全防水。アダプター不要で、そのままハンドルバーに簡単に取り付けられる。また、同シリーズでシートバックも展開されている（税抜1万5 00円〜）。





ロード、グラベルロード、クロスバイク、MTB、どれでも対応可能。付け外しのしやすさがうれしい。画像のLサイズは5ℓも入る



Mサイズはこんな感じ。最小状態で輪行バッグがまるっと入る。パックサイズを拡張すればもっと入るが、左右レバー間の幅と要相談



左／ハンドルに切れにくいワイヤーを回りこませ、手持ちのタグ部分をひっかける　右／左右をひっかけてダイヤルを回すと、ワイヤーが締めこまれてハンドルに固定される。ダイヤルひとつでも左右均等に締まる

TESTER

● モチ

ロードバイクのハンドルサイズは幅340㎜または360㎜（最近340㎜はあんまり売ってないので）。フロントバッグを装着すると、ブラケットを握る親指があたるモデルはけっこうある



TESTER'S IMPRESSION

● 質感とサイズ感がよく、小さめバイクにも合う！

まず、この質感がいい！　クラシックな雰囲気のバイクにも最新型のバイクにも合うデザインだ。もともとMTBやスノーフィールドから生まれたイーボックなので、止水性の高さや使い心地のよさへの信頼性はかなり高い。今回採用されているボアダイヤルや脱着部分はグローブをしていても、ほんとうにスムーズに脱着できる！　さらに小さめサイズの私のバイクでも、その小ぶりさは発揮され、見た目も質量もあまり重たくならずにいい感じだ。ロールアップなので、ツーリング中はあまり使用しないパンク修理セットか輪行袋、予備バッテリーを入れておくのがいいかもしれない。

MAVIC

コスミック・アルチメイト

縫い目や補強パーツを省略！　マヴィックの最上級シューズ

5万円（税抜）　問：マヴィックジャパン　www.mavic.com/ja-jp

●アッパー素材：マトリックス　●ソール素材：エナジーフルカーボンSL　●サイズ：24-29㎝（0.5㎝刻み）
●重量：200g（27㎝）　●カラー：ブラック、イエローマヴィック

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：荒木優一郎

特許取得テクノロジー「マトリックス」を採用した、マヴィックロードシューズの最新にして最高峰の一足。

マトリックスとは、素材としてはケブラーと高張度ポリアミドを編み合わせたもの。ポリアミドメッシュの伸びに対し、非常に強靭なケブラーを自在に編み混むことで、部分的な強度調整が可能となり、最適なポジションへのフットマッピングサポートが可能に。合成素材アッパーの5倍、ニット素材アッパーの10倍の耐摩耗性で強靭、かつ軽量に仕上がっている。

またアウトソールにはエナジーフルカーボンSLを採用。「軽い、硬い、薄い」と3拍子そろったソールが、踏力をダイレクトにペダルへと伝達する。さらに最新のボアIP1ダイヤルをふたつ搭載することで、個人の足に応じた最後の微調整を行える。

マヴィックの
最新ハイエンド
ロードシューズ







左／アッパー素材にケブラーと高張度ポリアミドを編み合わせた特許取得テクノロジー「マトリックス」を採用。縫い目の段差がなく、擦れや痛みの防止になる　右／くるぶしが当たる部分にクッションがある。じつはこれ、けっこう珍しい。もちろんフィット感がよくなる



「ブラック」はすでに発売中。象徴的なカラーである「イエローマヴィック」は2020年2月発売予定

TESTER

ハマダ



元ショップ店員の編集部員。足のサイズは27～27.5㎝（ブランドにより異なる）。高機能でかっこいいシューズはもちろん好きだが、まず何よりもサイズとフィット感が大事だと考えている

TESTER'S IMPRESSION

さすが5万円のハイエンド！　長く使えそうな点を高評価

ハイエンドだけあって価格的に高い！　だが、これは「イイ物」だ……。まずアッパー素材のマトリックスは編み込みの密度が非常に高い。細い糸をていねいに組み合わせ、しなやかなのに「ほんの少し硬い」。これまで履いてきたシューズのなかでも絶妙の好感触。薄くて軽いシューズは一度落車するとすぐ破れる（過去2度経験あり）が、おそらくこれは大丈夫そう。またフィット感も◎。タンの裏側、くるぶしのパッド、つま先部分の強化など……そこだよね！という部分がきっちり作られている。踏力伝達うんぬん以上に、とにかく履き物として素晴らしい。浜田史上No.1シューズ認定！

装着したときにバイクが
スマートに見えるよね



イワタレッド

スペアチューブはいつも2本持つようにしている。以前佐渡のイベントで2度めのパンクをして、知らない参加者にチューブをいただいて助けられてから、自分も助けられるようにと思っているのです

01 大容量のボトル型ツールケース

キャットアイ

バイクツールケース

2000円（税抜）
問：キャットアイ　www.cateye.com

■素材：PU／EVA　■サイズ：220×74㎜
■重量：115g

以前は小型のサドルポーチを使っていたが、最近はボトルタイプ。だがこれまではもう少し短いタイプのものを使っていた。だがそれだとスペアチューブを2本入れると、容量がギリギリで余裕がなかった。こういうロングタイプならそのあたりは解決。少し長めの携帯ポンプ、愛用のレザイン・プレッシャードライブ（Sサイズ・全長186㎜）も余裕で入る。しかもコイツはデザインがいい。ロングタイプながら考えられたスマートなシェイプ。装着したときにカッコイイというのは重要なポイントだ。あと内部の片側が全面ファスナー仕様になっているのも便利。細かいものが落ちる心配がないのだ。表面が水をはじく素材なので、少々の雨にも中身が濡れないだろう。絶賛愛用中です。





チェック戦隊 BCレンジャー!!!!

このコーナーは編集部員がBCレンジャーに変身し、それぞれ気になるアイテムをチェックしてみた愛と正義の記録である！

ILLUSTRATION：中村もみ

02 タイムトライアル用軽量クリンチャー

ミシュラン

パワータイムトライアル

6600円（税別）
問：日直商会nichinao.jp　フカヤwww.fukaya-nagoya.co.jp

■重量：198g（実測）■カラー：ブラック
■サイズ：700×23C、700×25C

ミシュラン・パワーシリーズがモデルチェンジし、メインとなる「ロード」に加え、「タイムトライアル」も登場した。「ロード」ではチューブレスとクリンチャーの２つタイプが存在するが、この「タイムトライアル」は軽さに特化し、クリンチャーだけとなる。そのネーミングどおりTTはもちろんだが、その軽さを生かしてヒルクライムにも使ってみたいタイヤだ。耐パンクシールを省略したシンプルなつくりで、そのしなやかな走りは特徴的だ。ミシュランがサポートしているコフィディスは2020年シーズンからワールドチームへの昇格が決まり、通常のレースではチューブラータイヤの「コンペティション」を、そして、この「タイムトライアル」をTTに使う予定だ。

ムダをなくした
レーススペック



ヤマグチブルー

ロード、シクロクロスレースでは国内トップカテゴリーで走った経験をもつ。本誌12月号ではミシュラン・パワーロードもテストしている



03

バーテープの端処理の決定版か!

ニットー
ブチル自己融着粘着テープ No.15

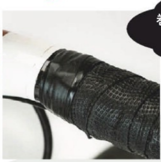
価格:オープン
問:日東シンコー株式会社　www.nitto.com

■サイズ:19㎜×10m　■厚み:10.5㎜
■カラー:ブラック

バーテープを巻いたときの根元の部分。付属のテープはすぐ剥がれるし、ビニールテープなどで補強しても剥がれるばかりか、ベトベトしてきて始末が悪い。そこで、この自己融着テープ。ブチルゴム同士がくっつく原理を応用しており、いったん巻いてしまえば、テープは融着してゴムの塊となる。そうなるとカッターで切らない限り外れない。このテープは糊を使ってないので、ベトベトとは無縁。くっつくのはテープどうしのみなので、ハンドル素材に悪影響なし。ひっぱりながら巻くことで、テープ同士をくっつかないようにしている膜が破れ、融着するようになる仕組み。電気工事では超定番アイテムのようだ。ほかにもライトなどを装着する際の傷よけや滑り止めにも使える。早く知っていればよかった！







巻いて止める用途なら
最強のテープかも



ニシヤマイエロー

このテープの存在を知ってすぐ買い求めた。実売価格は500円くらい。10mぶんあるので、おそらくバーテープの処理だけでは、使い切れないと思われる。バーテープを巻くのが楽しくなりそう（かなりヘタだが）

04



ハンドメイドの
高級感!

ハマダグリーン

腰に軽く爆弾を抱えているため、背中に入れる荷物は最小限にしたい男。でかいサイフで背中をパンパンにさせているのって、あんまりかっこよくないしね。本誌の付録でもライドポーチは人気あるんだよな〜



薄型・軽量のライド用ポーチ

マザーロード
ウォーターレジスタント・ポーチ

5000円(税抜)
問:マザーロード　https://motherlode.jp

■サイズ:190×105㎜(マチなし)
■カラー:オールブラック、ネイビー、ディープブルー、ターコイズブルー、グレー、ダークベージュ ■重量:36g

「自転車に乗るときの荷物をどうするか」を商品作りのコンセプトにしているマザーロード。その新作がこのポーチだ。5000円と高めの価格だが、手に持てばこれがまさしく「高級ハンドメイド品」であることがわかる。しっとりとした手触り、強力なはっ水機能と止水ファスナー（YKK製)、細部の裁縫もていねいだ。とくに気に入ったのが内側のカードポケット。取り出しやすい中央部はたくさんカードが入るようやや幅があり、サイドポケットは狭くしてある。この気づきやこだわりが○。もちろんジャージの背面ポケットにフィット。汗や雨に強いのでハードに使えるが、大切にも使いたい（笑)。サイクリストとしてのステータスを一段上げてくれるような素敵アイテムだ！







WHAT'S New!!

今月の新製品！

TEXT：浜田幸紀（本誌）

CUBE

問：塩野自転車スポーツ事業部
www.cubebikes.jp

キューブの「純」エアロロード



ライトニングC:68X SLT

117万6000円（完成車／税抜）

キューブの新生エアロロード。空力性能を突き詰めたフレーム形状と、ステム一体型ハンドルによるケーブルの完全内装化を実現している。従来モデルと比較して約30％もエアロダイナミクスを強化。ホイールやコンポーネント、カラーの違いによって複数モデルが展開される。

●フレーム：カーボン　●コンポ：スラム・レッドeタップAXS　●ホイール：DTスイス・ARC1100ダイカットカーボン62　●サイズ：50、52、54、56、58、60　●カラー：カーボンブルー　●重量：7.4kg



ライトニング C:68X レース

74万4300円（完成車／税抜）

●フレーム：カーボン　●コンポ：スラム・フォースeタップAXS　●ホイール：ニューメン・アドバンスドSLR38カーボン　●サイズ：50、52、54、56、58、60　●カラー：チームライン　●重量：7.7kg



ライトニング C:68X プロ

67万4000円（完成車／税抜）

●フレーム：カーボン　●コンポ：シマノ・アルテグラDI2　●ホイール：ニューメン・エボリューションSLR32　●サイズ：50、52、54、56、58、60　●カラー：カーボンホワイト　●重量：7.8kg



グエル
チョッティの
新作

GUERCIOTTI

問：ミズタニ自転車　www.mizutanibike.co.jp

カルテジオ ディスク

16万5000円（フレームセット／税抜）

フルモデルチェンジを経てディスクブレーキ仕様になったカルテジオ。24HMカーボンを使用。さらにチェーンステーを大きく曲げることで、積極的にしなりやすい形状にし、振動吸収性を高めている。エントリーグレードながらレースからロングライドまで使用できる。

●フレーム：カーボン　●フォーク：カーボン　●サイズ：XS、S、M　●カラー：グレー／イエロー　●重量：1100g

NESTO

問：ホダカ
http://nestobikes.com

「ジテツウ」も
できる
グラベルバイク



ガベル

10万5000円（完成車／税抜）

手頃な価格のグラベルロードバイク。未舗装路に対応するとともに、キャンプツーリング用に多くのボトルケージやマウントが備えられ、積載性も高い。またその性能は街中を走ることにも適していて、自転車通勤・通学にも使える。

●フレーム：アルミ　●コンポ：シマノ・ソラ　●サイズ：470、500、530㎜　●カラー：ライトブルー／ ブラック、マットガンメタル　●重量：11.0kg（530㎜）



トッププロが
使うチューブラー
ホイール

FULCRUM

問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp、
フルクラムジャパン
045-342-8230

スピード 55T DB

34万9000円（前後セット／税抜）

ロードレース、TT、グラベルなどさまざまなロングコースを快適に走れるカーボンホイール。新城幸也をはじめ、トッププロが使用するフラッグシップエアロモデルであり、ディスクブレーキ仕様になったことでその能力にさらなる磨きがかかった。

●リム：カーボン　●対応タイヤ：チューブラー　●リム高：55㎜　●リム幅：26.5㎜　●重量制限（ライダー）：109kg　●重量：1395g（前後セット）

WHAT'S New!! 今月の新製品!

ELITE

問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

エリートボトルの新製品



ジェット

580円(550㎖)、720円(750㎖)
760円(950㎖)(すべて税抜)

生分解性プラスチックを採用した、ニューエントリーボトル。環境に配慮した素材と使いやすいノズルを採用し、自然にもライダーにもやさしいボトル。クリアレッドはキャップ部分まで同系色でそろえられたデザインとなっている。

●サイズ：550㎖、750㎖、950㎖ ●カラー：クリアレッド（全サイズ展開）、クリア/グレー、ブラック/グレー、ネオンイエロー（550㎖のみ展開）

DEDA ELEMENTI

問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

ハンドルとボトルケージの最新作



クロノネロ エボ

2万3800円(税抜)

ケーブル完全内装フレームに対応する独自の新システム「DCR（デダインターナルケーブルルーティング）」を採用したTTバー。エアロダイナミクスを最大限発揮しながら、パワフルなペダリングを可能にする幅広いセッティングに対応。

●素材：アルミ ●ハンドル径：31.7㎜ ●ハンドル幅：420㎜（外～外） ●エクステンション長：370㎜ ●ウイングアングル/ドロップ：0°／0㎜ ●重量：650g



ベラ

1380円(税抜)

サイドエントリー可能なボトルケージ。スローピング形状のトップチューブをもつフレームや、小さなフレームサイズなどに適合する。高密度ポリマーを採用し、保持力を強化しつつも抜き差しの動作はじゃましない。

●カラー：POB、チーム、ホワイト
●重量：48g

CDJ

105もビッグプーリーに



問：カーボンドライジャパン
https://carbondryjapan.com

CDJ V3 ビッグプーリーキット エントリー

1万9000円(税抜)

シマノ105(R7000)専用として設計されたプーリーケージ＆プーリーセット。アルミ製ながらカーボン製である通常モデルとほぼ同等の機能を持たせつつ、コストパフォーマンスを重視。変速性能や強度、チェーン抵抗軽減などを高いレベルで実現する。

●プーリー素材：POM+CF10 ●プーリー歯数：12T ／ 15T ●対応：シマノ・105リアディレイラー ●カラー：ライトグレーアルマイト

PIRELLI

数量限定の特別カラー登場



問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

Pゼロヴェロ カラーエディション

8000円(税抜)

発売以来ロードバイクレーシングタイヤの新たなベンチマークになったタイヤに特別なカラーが登場。コンパウンド別にロゴで色分けされたF1用タイヤと同じイメージで、モータースポーツを彷彿させるロゴデザインが特徴。完全数量限定品。

●サイズ：700×25C ●カラー：チェレステラベル、ゴールドラベル ●重量：210g（25c）

出し入れが簡単な「がま口」バッグ





フロントバッグ がま口 ブラック

4500円（税抜）

大きく口が開く、がま口タイプのフロントバッグ。ベルクロ固定でハンドルに固定するだけ。ダブルスライダーファスナーで、中身の出し入れも非常にラク。フロントや内側にもポケットが付いている。

●素材：ポリエステルワッシャー　●容量：約1.8ℓ　●サイズ：W230×D120×H180㎜　●重量：220g

R250

問：ワールドサイクル
www.worldcycle.co.jp



ウィンターシューズカバー ネオプレーン ブラック

3500円（税抜）

防風性、保温性の高いネオプレーンを使用したシューズカバー。ベルクロでとめるため、ファスナー式のシューズカバーと比べて着脱が圧倒的にラク。ロード用、MTB用両方のビンディングシューズに対応。

●素材：ネオプレーン　●サイズ：フリーサイズ（目安23～28㎝）　●重量：220g（ペア）

PEARL IZUMI

問：パールイズミ
www.pearlizumi.co.jp

厳冬期にぴったりのウエア

ウィンドブレーク ウィンター グローブ

8500円（税抜）

気温5°Cに対応した冬用グローブ。防風性が高く、優れた保温性とストレッチ性をもつ素材を採用。親指と人差し指でタッチパネル操作が可能なほか、手の甲に再帰反射を備えて夜間の走行にも対応。

●素材：ウィンドブレーク　●サイズ：S（ブラックのみ）、M、L、XL　●カラー：ブラック、ディープレッド、ミッドナイト、オアシス





ウィンドブレーク ジャケット

1万5500円（税抜）

気温5°Cに対応した冬の定番ジャケット。高い防風性と保温性で暖かさと動きやすさを兼ね備えた素材を採用している。透湿機能も備わり、ムレや汗冷えも軽減する。

●素材：ウィンドブレーク　●サイズ：S、M、L、XL、3L　●カラー：ブラック、ディープレッド、リナライト　●ブラックのみワイドサイズも展開 1万6500円（税抜）



ストレッチ エア ジャケット

1万7500円（税抜）

厳冬期、気温0°C帯に対応する防風ジャケット。優れた保温性をもたらす内側フリース構造が特徴。優れたストレッチ性で動かしやすく、ウエア両脇のファスナーを開ければ通気性も高められる。

●素材：ウィンドシェル　●サイズ：M、L、XL　●カラー：ブラック

WHAT'S New!! 今月の新製品!

MAVIC

問：マヴィックジャパン　www.mavic.com/ja-jp

トライアスロン＆ロードシューズ

コスミック アルチメイトSL トライアスロン コナ

4万8000円（税抜）

マヴィックの最軽量ロードシューズをベースにしたトライアスロンシューズ。大きなベルクロストラップと、大きく設計されたループが水泳から自転車へのトランジッションをスムーズに移行させる。また、軽量メッシュアッパーとソフトな内側が、濡れた足をすばやく乾かして快適な状態にする。ハワイの太陽を思わせる大胆なデザインも特徴。

●ソール素材：カーボン
●サイズ：24.0～29.0㎝
●カラー：コナ オレンジ
●重量：210g（27㎝）



コスミック アルチメイト SL

4万5000円（税抜）

ワールドチームの選手たちが使用する超軽量ロードシューズ。最高剛性を誇るハードソールを搭載しつつ、柔らかな素材を採用したアッパーが快適さを確保。2020年からサイズレンジがユニセックス仕様となった。

●アッパー素材：ボンディング、メッシュ　●ソール素材：カーボン　●サイズ：22.0-29.0 ㎝
●カラー：イエローマヴィック、ブラック、ホワイト　●重量：200g（27㎝）



コスミック エリート SL

2万5000円（税抜）

アルチメイトと同一の超軽量アッパーを採用し、ソールに60%カーボンファイバー採用でしなやかさを与えたロードシューズ。足入れのしやすさや、つま先部分の補強など細かな点にもこだわる。一部カラーは2019年2月より発売。

●アッパー素材：ボンディング、メッシュ　●ソール素材：カーボンコンポジット　●サイズ：22.0-29.0 ㎝　●カラー：ホワイト、ブラック（以下2月より発売）トータルエクリプス、レッドオレンジ　●重量：230g（27㎝）





快適なビブタイツがさらに改良



RERIC

問:イノセントデザインワークス
http://reric.jp

ネレイドαライトビブタイツ

2万1000円（税抜）

8～14℃の幅広い気温帯での使用を想定した冬用起毛ビブタイツ。前モデルよりもズレにくく、フィット感が向上。防風素材を使用せず、起毛素材のみで作られているので冬場に本気でライドする人に最適。

●素材：ヴェルタ　●サイズ：S、M、L、XL、XXL



既製品もオーダーもお任せ

SUNVOLT

問：サンボルト
http://sunvolt.co.jp

プロウインター シールドジャケット

1万7600円（税込）

前モデルから大きくアップデートされたジャケット。生地の構成やカッティング、ファスナーなどの細部まで見直し快適性を向上。前面とソデは防風性、背面は透湿性が高く、サイドにはベンチレーションファスナーを装備。

●サイズ：XS、S、M、L　●カラー：ブルーほか3色

SUPACAZ

オイルスリックカラーは注目度抜群

2020年のスパカズアイテムは独創的なオイルスリックカラーをまとい、ライダーのバイクを鮮やかに彩るモデルが多数ラインナップ。光の入り方や見る角度によって、その色合いは変化し続ける。形状や素材、重量にこだわるものも多く、見た目だけでない機能もきちんと備えているのが特徴。

問：インターマックス
www.intermax.co.jp



スタッシュバッグ

3400円（オイルスリック／税抜）
3100円（ギャラクシーブラック／税抜）

●容量：400㎖　●カラー：オイルスリック、ギャラクシーブラック



スパクランプ

2700円（税抜）

●対応サイズ：34.9㎜　●カラー：オイルスリック



バルブエクステンダー

1250円（50㎜／税抜）
1400円（85㎜／税抜）

●長さ：50㎜、85㎜



スパG ショート 90's

3600円（税抜）

●サイズ：S、M、L

STAN'S NOTUBES

問：ミズタニ自転車
www.mizutanibike.co.jp

アンカー式パンク修理キット

ダートツール

3000円（税抜）

チューブレス（レディー）タイヤ用パンク修理キット。特殊な加工を施したマイクロファイバーシートの矢をダメージを受けた箇所に挿入して物理的に塞ぐ。返しの付いた樹脂製アンカーが内部に留まり、走行中の脱落を防ぐ。

●対応タイヤ規格：チューブレス、チューブレスレディー　●キット内容：本体、ダート2個　●シーラントと併用





500ルーメンの充電式ライト

CATEYE

問：キャットアイ
www.cateye.com

アンプ 500

6000円（税抜）

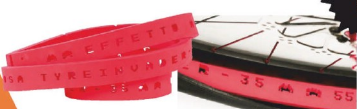
軽量スリムなデザインながら最大500ルーメンの光量をもつ、充電式フロントライト。ワイド配光で視認性と被視認性を同時に高めている。電池容量がわかるバッテリーインジケーターも搭載している。

●最大ルーメン：500ルーメン　●点灯モード：ハイ、ロー、デイタイムハイパーコンスタント、点滅　●サイズ：100×34×37㎜　●重量：117g

EFFETTO MARIPOSA

問：フタバ商店　www.e-ftb.co.jp

パンクの予防用と修理用



タイヤインベーダー 35㎜

5800円（ペア／税抜）

チューブレスタイヤのリム打ちパンクを防ぐタイヤインサート。無数に切り抜きされた穴からタイヤシーラント剤がタイヤ内にいきわたり、シーラント剤の効果をムダにしない。CX用チューブレスタイヤにもオススメ。

●対応タイヤ規格：チューブレス、チューブレスレディー　●対応サイズ：26インチ、27.5インチ、29インチの32～42㎜幅　●カラー：レッド





タッパブコ 1.5+3.5キット

2200円（税抜）

チューブレスタイヤのパンク修理に最適なタイヤプラグツール。タイヤシーラント剤では防ぎ切れない大きな穴のパンクが修理できる。走行時はロードおよびMTBのハンドルバーエンドプラグに収納可能。

●プラグサイズ：1.5㎜、3.5㎜　●付属：ニードル

BiCYCLE CLUB SHOP GUIDE

全国エリアショップガイド



The Wonderful Life with a Bicycle

FUNQ ファンク

趣味の時代に読むメディア［ファンク］

BICYCLE CLUB メディアサイト
https://funq.jp/bicycle-club/



BiCYCLE CLUB

東京都

CYCLE PINE（サイクルパイン）

https://cyclepine.com

明大前・下高井戸にある 甲州街道のプロショップ

あなたにピッタリの1台を丁寧にご紹介いたします。【サイクルパイン・メンバーカード】でお得にお買い物やメンテナンスを♪日曜朝ライドもやっています♪末永く付き合えるプロショップをお探しのサイクリストの皆さま、どうぞお気軽にご来店下さい(^^)/詳しくはホームページ（下のQRコード）またはフェイスブック『Cycle Pine』まで。



SHOP DATA
東京都世田谷区松原3-41-16オパスワン1・2F
☎03-6379-3181　営業：11:00～20:00
休み：水曜日

BLAND
TREK・PINARELLO・cervelo・LOOK・VIVALO・Isadore Apparel・Pedla・KASK・FI'ZI:K・GIRO・TIFOSI・Bontrager・GARMIN・Wahoo Fitness・GOKISO・SHIMANO・SRAM・Campagnolo・FULCRUM・SCOPE・ZIPP

埼玉県

パワーコープ

http://powercoop.cocolog-tcom.com/

初心者の方にオススメ! ロードバイク多数あります!

パワーコープは、埼京線「中浦和駅」より歩いて20秒！ 駐車場も完備しておりますので、お車でのご来店もお待ちしております。お店も広くなって、さらに商品が見やすくなりました。また、ロードバイク、パーツや手組ホイールのことまでお気軽にご相談ください。ご来店お待ちしております。



SHOP DATA
埼玉県さいたま市南区鹿手袋1丁目2-34
☎048-866-9557　営業：11:00～21:00
休み：水曜日　mail：powerjp@ozzio.jp

BLAND
トレック・デローザ・チネリ・TIME・トマジーニ・ライトスピード・カザーティ・コルナゴ・カラミータ・ブルーノ・パシュレー・ロイヤルノートン・GUSTO
その他世界の一流品



神奈川県

MARSH

http://www.marsh.co.jp/

ウィンターセール開催中! クレジットカード利用で5%還元!

MTBとロードバイクが得意なスポーツサイクル専門店です。日頃のメンテナンスから、ディスクブレーキ、サスペンション等お気軽に御相談下さい。完成車はもちろん、部品、用品、シューズ、ヘルメットetcバイクライフの必需品はすべて揃います。



SHOP DATA
神奈川県藤沢市亀井野359-5　☎0466-43-8389
営業：10:00～19:00　休み：水曜日

BLAND
SPECIALIZED・CANNONDALE・GIANT・MERIDA・GT・FELT・KONA・ROCKYMOUNTAIN・PINARELLO・KOUTA・MAVIC・OAKLEY・FOX etc



東京都

BICI AMORE（ビチアモーレ）

https://biciamorecyclejersey.com/

ロードバイク好きによる ロードバイク好きの為のショップ

月に600点以上の商品が入荷されているので、気に入ったものを見つけたら”即買い”がポイント！しっかりチェックして専門のクリーニングを施しているので安心してお買い求めいただけます。買取はウエアやシューズ、ヘルメットはもちろん、パーツ、完成車、フレーム、アイウエアやグローブ、輪行袋やバッグ類・・・自転車に関するもの全てOK！



SHOP DATA
東京都千代田区外神田5-6-2　☎03-5812-4172
営業：11:00～20:00　休み：木曜日
mail：info@biciamore.jp

BLAND
BlueLug、SWRVE・・・他多数
サイクルアパレル・パーツ・バイク買取・販売

兵庫県

サイクルショップ テラオ

http://www.terao.gr.jp

昭和21年の創業当時から
変わらない信頼と実績



ロードレーサー・トライアスロンバイク・スピードバイク・クロスバイクの専門店です。これから始めたい方やフレーム・パーツのグレードアップ・各種メンテナンスなど何でもご相談下さい。価格競争に左右されることなく技術力をもって、お客様に信頼して頂ける商品づくり に、努力させて頂きます。

SHOP DATA 兵庫県姫路市福中町１　☎079-222-3544
営業：10:00～19:00　休み：毎週水曜日と第３水・木曜日

BLAND PINARELLO・COLNAGO・ANCHOR・GIANT・GIOS・BASSO・ORBEA・CARRERA・cinelli・RALEIGH・ARAYA・TIME・BH・YONEX・Panasonic・DAHON・BRUNO・BREEZER・etc...



愛知県

KATO★CYCLE

http://www.katocycle.com

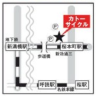
創業74周年のスポーツサイクルのプロショップ

最新モデル店舗「カトーサイクル」とヴィンテージ店舗「カトーサイクルプラス」の2店舗で元気に営業しております。ロード、グラベル、MTB、ミニベロからオールドクロモリ、ツーリングバイクまで何でもござれ！たくさん商品がある楽しいお店です！皆様、名古屋にお越しの際には是非お立ち寄りください。



SHOP DATA 愛知県名古屋市南区駈上2-8-26　☎052-811-3741
営業：10:00～20:00　(日祝19:00迄)
休み：毎週水曜・第２・４火曜日
PLUS ／ 11:00～19:00　休み：毎週火・水曜
Twitter：https://twitter.com/katocycle

BLAND TREK・PINARELLO・DE ROSA・COLNAGO・SPECIALIZED・CANNONDALE・GIANT・BIANCHI・CINELLI・TIME・LOOK・GIOS・CERVELO・KUOTA・BMC・WILIER・SCOTT・RIDLEY・ANCHOR・ORBEA・AVEDIO・CARERRA・JAMIS・BROMPTON・BD- 1・DAHON・INTENSE・SANTACRUZ・FOES・CHROMAG・DEVINCI・KNOLLY・ROCKYMOUNTAIN・KONA・TURNER・SURLY・SALSA・BRUNO・B-ant・PASHLEY・Q36.5・KASK etc...



広島県

サイクルショップ カナガキ

http://www.kanagaki.co.jp/

サービス向上の為、
正社員・アルバイト募集中!!



通勤、通学から週末のホビーまで幅広く対応できる自転車店です。広島市内全域、東広島までカバーするネットワークで安心。未経験の方大歓迎！！お気軽に下記までお問い合わせください。

SHOP DATA 広島県西区横川町３丁目6-13
☎082-231-2631
営業：10:00～20:00　休み：不定休

BLAND GIANT・RIDLEY・GIOS・FELT・GT・Bianchi・Raleigh・LOUIS GARNEAU・DAHON・Tern・KHS・anchor・Panasonic order System・SHIMANO・Campagnolo・SRAM・PRO・AVID・HAYES・TRUVATIV・TIOGA・TOPEAK・Deda・fi'zi:k・SELLE ROYAL・Selle italia・FUJI・ARAYA・BASSO・JAMIS・KONA・BE-ALL・FAST FORWARD・CORIMA　etc...



愛知県

じてんしゃひろば遊

https://chari-u.com/

愛知県名古屋近郊・・・
店頭展示きっと
300台ぐらい展示!?



ロード、MTB、折りたたみ自転車、小径車、クロスバイクなどスポーツバイクを300台ぐらい、だいたいきっと展示。パーツ類もぬるいものがソコソコ揃っています。
詳しくはホームページ参照。

SHOP DATA 愛知県小牧市郷中1-197
☎0568-75-5802　営業：10:30～19:30
休み：水、木曜日(祝日はハリキッて営業です)

BLAND SCOTT・BMC・ウィリエール・ビアンキ・ジャイアント・メリダ・アンカー・カレラ・コルナゴ・フェルト・GIOS・KUOTA・JAMIS・BREEZER・ラピエール・リドレー・オルベア・チネリ・ラレー・フジ・ロッキーマウンテン・KONA・GT・birdy・ブロンプトン・DAHON・Tern・BRUNO・MASI・TYRELL・BOMA・iruka・タルタルーガ・ARAYA・OX PECO・・・などなど、パーツもいろいろ



香川県

シナノ・RIDE STORE

http://www.shinano-web.com/

高松市で1903年創業のシナノです

スポーツ車を中心に最新で幅広いジャンルのバイク＆パーツ＆グッズを取り揃えています。
またメンバーズイベントを毎週開催し、初心者の方にも楽しんで長く乗っていただけるようお手伝いします。その他自転車ライフでの心に残る冒険など、シナノのお客さまならではの特典をご用意してお待ちしております。



SHOP DATA 【シナノ】香川県高松市兵庫町1-14三越高松店スグ
☎087-821-6025　営業：10:00～19:00　休み：月曜日
【RIDE STORE】　香川県高松市多肥下町1531-9
高松中央IC約５分　☎087-815-0015
営業：11:00～20:00　休み：月曜日

BLAND COLNAGO・DEROSA・PINARELLO・BMC・TREK・Bianchi・Cannondale・FUJI・WILIER・KUOTA・INTERMAX・MERIDA・LOUIS GARNEAU・CINELLI・LOOK・ORBEA・CARRERA・ASSOS・Cervelo・MAVIC・Q36.5・GARMIN・HUUB・BH その他ご相談下さい。

大阪府

バイシクルランド サカタニ

http://www.bl-sakatani.com/

おかげ様で2020年で100周年を迎えます。
1/4～記念セールやります!!　12/29～1/3 正月休み

今話題のEバイク試乗出来ます。GIANT、ルイガノ、TREK、MIYATA、BESV、YAMAHA、MERIDA、BENELLI
MAVIC チューブレスホイール 試乗ホイールあります！一度お試しを！

フェイスブック
『バイシクルランドサカタニ』

ツイッター
『@BicycleSakatani』



SHOP DATA 【くみのき店】大阪府大阪狭山市茱萸木6-239-2
☎072-367-0208(FAX同)
【滝谷駅前店】富田林市須賀2-18-18(1F)
☎0721-54-3492(FAX同)　営業：10:00～20:00
休み：水曜日　mail：info@bl-sakatani.com

BLAND TREK・CANNONDALE・ANCHOR・BASSO・BH・BIANCHI・BMC・COLNAGO・COMMENCAL・DAHON・FELT・FUJI・GIANT・GIOS・GT・Jamis・KOGA・KHS・KONA・KUOTA・LOOK・LOUIS GARNEAU・MARIN・MASI・PINARELLO・RALEIGH・RIDLEY・SCOTT・TREK・WILIER・etc







SRAM AXS™ APP

AXS™はSRAMの新しい電動コンポーネントの統合システム。





CONNECT
Bluetoothを介して、SRAM AXS™アプリケーションとAXS™コンポーネントを接続。



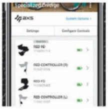
BUILD
複数台の自転車のセットアップを登録可能。



PERSONALIZE
ライディングスタイルに合わせてコンポーネントの動作をカスタマイズ。



CONTROL
シフトモードの変更などカスタムアクションの割り当てが可能。



MONITOR
各バッテリーの状態、ファームウェアなどをモニター。



UPDATE
AXS™コンポーネントのファームウェアを最新の状態にアップデート。

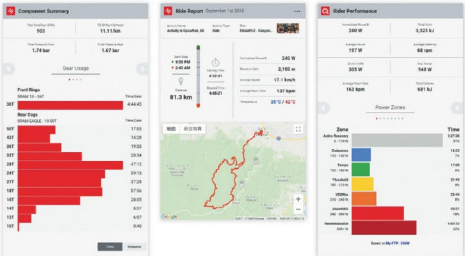
AXS™アプリケーションを使用して、Bluetoothを介して接続したコンポーネントのファームウェアのアップデートや、各バッテリーの状態確認、シフトモードの変更、多段変速の設定、シフトボタンの動作設定などをスマートフォンから行うことが可能です。
※アプリケーションは日本語にも対応済み。

ロード対応製品
SRAM Red eTap AXS™、Force eTap AXS™、QUARQ DZero Power Meter、Tirewiz

MTB対応製品
SRAM XX1 Eagle AXS™、X01 Eagle AXS™、ROCKSHOX Reverb AXS™

SRAM AXS™ Webサービス（β版）も提供開始

アクティビティやトレーニング、レース等の走行データをWeb上に保存しておけるサービスも開始。Garmin Connectを搭載したサイクルコンピューターをAXS™コンポーネントとペアリングさせることで、ライド中のシフトチェンジ数や1kmあたりのシフトチェンジ数、どのギアで何分間/何Km走ったかを記録することが可能に。もちろん、サイクルコンピューターで計測したGPSデータやスピード、ケイデンス、パワー等の各種データも表示可能。現在はβ版の為、Garmin Connectに対応したサイクルコンピューターのみのサービスですが、将来的に対応するデバイスは拡大していく予定です。



SRAM eTap AXS™をはじめ、SRAM、ZIPP、KUOTA、METなどをお試しいただける試乗会を全国で開催中。詳しくは、ホームページ、SNS等でご確認ください。

www.intermax.co.jp インターマックス特約店は、こちらのWebサイトでご確認いただけます。
最新情報は、www.facebook.com/InterMax.co.jp twitter.com/InterMax_JP でご確認いただけます。
※商品の価格、外観及び仕様は予告なく変更する場合があります。

INTERMAX
KUOTA, DedacciaiSTRADA, SRAM, ZIPP, SPINERGY, MET, CASTELLI, SCICON, WR日本総代理店 株式会社インターマックス

BiCYCLE CLUB 2 2020 No.418

発行・発売(株)枻(えい)出版社　発行人／角 謙二　編集人／岩田淳雄
東京都世田谷区玉川台2-13-2　〒158-0096　販売部TEL 03-3708-5181
2019年12月20日発行・発売　(毎月20日発行・発売)　第36巻／444号／1995年2月16日第三種郵便物認可



※本ページ以降は左開きの「別冊付録」です。最終ページからお読みください。

BiCYCLE CLUB

BICYCLE CLUB

2020

輸入販売代理店
株式会社カワシマサイクルサプライ
072 - 238 - 6126　info@riogrande.co.jp
www.riogrande.co.jp

ジャパン・ブランチ / サービスセンター
フルクラムジャパン
045 - 342 - 8230

E-MTB



Fulcrum® Wheels s.r.l.

Tel. +39 0444 289306
Fax +39 0444 962844
info@fulcrumwheels.com
www.fulcrumwheels.com

Instagram
@fulcrum_wheels

Facebook
facebook.com/
fulcrumwheels

GRAPHIC DESIGN:
Mauro Tittoto

PHOTOGRAPHY:
Alex Luise, CKN/IMAZE,
Felix Meyer, Foto Factory,
Getty Images, Mauro Tittoto,
Poci's, Tornanti.cc

PRINTED:
2019 August

E-MTBホィールについて詳しくは、本国サイトのE-MTB WHEELのページでご確認ください。
https://www.fulcrumwheels.com/en/wheels/e-mtb-wheels

本カタログに記載されている
重量にクイック・リリースは含まれていません。
±5％前後する"平均重量"を記載しています。
記載されている技術仕様は、予告なく変更されることがあります。

Weights specified do not include quick-release and are "average weights" that can vary by ± 5%.

Fulcrum Wheels Srl reserves the right to modify at any time and without notice the technical specifications in this catalogue.

2020　フルクラム 希望小売価格表

	希望小売価格 (税抜)
RACING 6 DB	
RACING 6 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥39,000
RACING 6 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥39,000
RACING 6 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.)	¥19,000
RACING 6 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥24,000
RACING 6 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥24,000
RACING 6	
RACING 6 C17 cl. front - rear CAMPY	¥33,000
RACING 6 C17 cl. front - rear HG11	¥33,000
RACING 6 C17 cl. front	¥14,000
RACING 6 C17 cl. rear CAMPY	¥22,000
RACING 6 C17 cl. rear HG11	¥22,000
RACING 7 DB	
RACING 7 DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥34,000
RACING 7 DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥34,000
RACING 7 DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.)	¥16,000
RACING 7 DB 2WF-R C19 AFS rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥21,000
RACING 7 DB 2WF-R C19 AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥21,000
RACING 7 650B DB	
RACING 7 650B DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11+ KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥34,000
RACING 7 650B DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XDR+ KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥35,000
RACING 7 650B DB 2WF-R C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.)	¥16,000
RACING 7 650B DB 2WF-R C19 AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥21,000
RACING 7 650B DB 2WF-R C19 AFS rear HH12/142 XDR + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
B-ROAD(Gravel)	
RAPID RED 5 DB 「NEW」	
RAPID RED 5 DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 HG11 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥52,000
RAPID RED 5 DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 XDR with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥53,000
RAPID RED 5 DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥25,000
RAPID RED 5 DB 2WF-R C23 AFS rear HH12/142 HG11 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥31,000
RAPID RED 5 DB 2WF-R C23 AFS rear HH12/142 XDR with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥32,000
RAPID RED 5 650B DB	
RAPID RED 5 650B DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 HG11 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥52,000
RAPID RED 5 650B DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 XDR with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥53,000
RAPID RED 5 650B DB 2WF-R C23 AFS front HH12 + KIT HH15 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥25,000
RAPID RED 5 650B DB 2WF-R C23 AFS rear HH12/142 HG11 with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥31,000
RAPID RED 5 650B DB 2WF-R C23 AFS rear HH12/142 XDR with DRP with TAPE + 2WF VALVE	¥32,000

	希望小売価格 (税抜)
OFF-ROAD WHEELS	
MOUNTAIN BIKE	
RED ZONE 5 （27.5"）	
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥42,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥42,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥20,500
RED ZONE 5 27.5 TR AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥25,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥25,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥43,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥43,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 + KIT 2-WAY FIT READY	¥20,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥26,000
RED ZONE 5 27.5 TR AFS rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥26,000
RED ZONE 5 （29"）	
RED ZONE 5 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥42,000
RED ZONE 5 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥42,000
RED ZONE 5 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥20,500
RED ZONE 5 29 TR AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥25,000
RED ZONE 5 29 TR AFS rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) + KIT 2-WAY FIT READY	¥25,000
RED ZONE 5 29 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥43,000
RED ZONE 5 29 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥43,000
RED ZONE 5 29 TR AFS front BOOST HH15/110 + KIT 2-WAY FIT READY	¥20,000
RED ZONE 5 29 TR AFS rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥26,000
RED ZONE 5 29 TR AFS rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥26,000
RED FIRE 5 （27.5"）	
RED FIRE 5 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥47,000
RED FIRE 5 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥47,000
RED METAL 5 （29"）「NEW」	
RED METAL 5 29 2WF-R AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥47,000
RED METAL 5 29 2WF-R AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥47,000
RED METAL 5 29 2WF-R AFS front BOOST HH15/110 + KIT 2-WAY FIT READY	¥23,000
RED METAL 5 29 2WF-R AFS rear BOOST HH12/148 HG11 + KIT 2-WAY FIT READY	¥27,000
RED METAL 5 29 2WF-R AFS rear BOOST HH12/148 XD + KIT 2-WAY FIT READY	¥27,000
RED ZONE 7 （27.5"）	
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥37,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥37,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.)	¥17,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11	¥38,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD	¥38,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS front BOOST HH15/110	¥17,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS rear BOOST HH12/148 HG11	¥23,000
RED ZONE 7 27.5 TR AFS rear BOOST HH12/148 XD	¥23,000
RED ZONE 7 （29"）	
RED ZONE 7 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥37,000
RED ZONE 7 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥37,000
RED ZONE 7 29 TR AFS front HH15/100 + KIT QR (no skewers inc.)	¥17,000
RED ZONE 7 29 TR AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
RED ZONE 7 29 TR AFS rear HH12/142 XD + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
RED ZONE 7 29 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 HG11	¥38,000
RED ZONE 7 29 TR AFS front BOOST HH15/110 - rear BOOST HH12/148 XD	¥38,000
RED ZONE 7 29 TR AFS front BOOST HH15/110	¥17,000
RED ZONE 7 29 TR AFS rear BOOST HH12/148 HG11	¥23,000
RED ZONE 7 29 TR AFS rear BOOST HH12/148 XD	¥23,000

※ 2019 年10 月3 日より適用。
※ 価格は為替の変動により、予告なく変更される場合があります。
※ 製品の仕様・外観は、予告なく変更される場合があります。

2020　フルクラム 希望小売価格表

	希望小売価格（税抜）
ROAD WHEELS	
ROAD BIKE	
SPEED 55T DB	
SPEED 55T DB tub. AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY - CULT	¥349,000
SPEED 55T DB tub. AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 - CULT	¥349,000
SPEED 55T DB tub. AFS front HH12 - CULT	¥182,000
SPEED 55T DB tub. AFS rear HH12/142 CAMPY - CULT	¥182,000
SPEED 55T DB tub. AFS rear HH12/142 HG11 - CULT	¥182,000
SPEED 55C	
SPEED 55C C17 cl. front - rear CAMPY - USB	¥308,000
SPEED 55C C17 cl. front - rear HG11 - USB	¥308,000
SPEED 55C C17 cl. front - USB	¥157,000
SPEED 55C C17 cl. rear CAMPY - USB	¥163,000
SPEED 55C C17 cl. rear HG11 - USB	¥163,000
SPEED 40T DB	
SPEED 40T DB tub. AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY - CULT	¥349,000
SPEED 40T DB tub. AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 - CULT	¥349,000
SPEED 40T DB tub. AFS front HH12 - CULT	¥182,000
SPEED 40T DB tub. AFS rear HH12/142 CAMPY - CULT	¥182,000
SPEED 40T DB tub. AFS rear HH12/142 HG11 - CULT	¥182,000
SPEED 40 DB [NEW]	
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥274,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥274,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 XDR - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥275,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥137,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 CAMPY - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥148,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 HG11 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥148,000
SPEED 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 XDR - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥149,000
SPEED 40C	
SPEED 40C C17 cl. front - rear CAMPY - USB	¥308,000
SPEED 40C C17 cl. front - rear HG11 - USB	¥308,000
SPEED 40C C17 cl. front - USB	¥157,000
SPEED 40C C17 cl. rear CAMPY - USB	¥163,000
SPEED 40C C17 cl. rear HG11 - USB	¥163,000
WIND 55 DB [NEW]	
WIND 55 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY with DRP + 2WF VALVE	¥171,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 with DRP + 2WF VALVE	¥171,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 XDR with DRP + 2WF VALVE	¥172,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS front HH12 with DRP + 2WF VALVE	¥86,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 CAMPY with DRP + 2WF VALVE	¥93,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 HG11 with DRP + 2WF VALVE	¥93,000
WIND 55 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 XDR with DRP + 2WF VALVE	¥94,000
WIND 40 DB [NEW]	
WIND 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY with DRP + 2WF VALVE	¥168,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 with DRP + 2WF VALVE	¥168,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 - rear HH12/142 XDR with DRP + 2WF VALVE	¥169,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS front HH12 with DRP + 2WF VALVE	¥84,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 CAMPY with DRP + 2WF VALVE	¥91,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 HG11 with DRP + 2WF VALVE	¥91,000
WIND 40 DB 2WF C19 AFS rear HH12/142 XDR with DRP + 2WF VALVE	¥92,000
WIND 40C	
WIND 40C C17 cl. front - rear CAMPY	¥167,000
WIND 40C C17 cl. front - rear HG11	¥167,000
WIND 40C C17 cl. front	¥82,000
WIND 40C C17 cl. rear CAMPY	¥92,000
WIND 40C C17 cl. rear HG11	¥92,000
RACING ZERO CARBON DB	
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥274,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥274,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 XDR + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥275,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥142,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥137,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥137,000
RACING ZERO CARBON DB 2WF C19 AFS - rear HH12/142 XDR + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.) - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥138,000
RACING ZERO CARBON	
RACING ZERO CARBON C17 cl. front - rear CAMPY - USB	¥262,000
RACING ZERO CARBON C17 cl. front - rear HG11 - USB	¥262,000
RACING ZERO CARBON C17 cl. front - USB	¥129,000
RACING ZERO CARBON C17 cl. rear CAMPY - USB	¥144,000
RACING ZERO CARBON C17 cl. rear HG11 - USB	¥144,000

	希望小売価格（税抜）
RACING ZERO DB[NEW]	
RACING ZERO DB C19 2WF AFS front HH12 - rear HH12/142 CAMPY - USB + KIT DRP + 2WF VALV	¥130,000
RACING ZERO DB C19 2WF AFS front HH12 - rear HH12/142 HG11 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥130,000
RACING ZERO DB C19 2WF AFS front HH12 - rear HH12/142 XDR - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥131,000
RACING ZERO DB C19 2WF AFS front HH12 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥70,500
RACING ZERO DB C19 2WF AFS rear HH12/142 CAMPY - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥65,000
RACING ZERO DB C19 2WF AFS rear HH12/142 HG11 - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥65,000
RACING ZERO DB C19 2WF AFS rear HH12/142 XDR - USB + KIT DRP + 2WF VALVE	¥66,000
RACING ZERO COMPETIZIONE	
RACING ZERO COMPETIZIONE C17 2WF cl. front - rear CAMPY - CULT + 2WF VALVE	¥167,000
RACING ZERO COMPETIZIONE C17 2WF cl. front - rear HG11 - CULT + 2WF VALVE	¥167,000
RACING ZERO COMPETIZIONE C17 2WF cl. front - CULT + 2WF VALVE	¥79,000
RACING ZERO COMPETIZIONE C17 2WF cl. rear CAMPY - CULT + 2WF VALVE	¥96,000
RACING ZERO COMPETIZIONE C17 2WF cl. rear HG11 - CULT + 2WF VALVE	¥96,000
RACING ZERO NITE	
RACING ZERO NITE C17 cl. front - rear CAMPY - USB	¥160,000
RACING ZERO NITE C17 cl. front - rear HG11 - USB	¥160,000
RACING ZERO NITE C17 cl. front - USB	¥75,000
RACING ZERO NITE C17 cl. rear CAMPY - USB	¥92,000
RACING ZERO NITE C17 cl. rear HG11 - USB	¥92,000
RACING ZERO	
RACING ZERO C17 cl. front - rear CAMPY - USB	¥132,000
RACING ZERO C17 cl. front - rear HG11 - USB	¥132,000
RACING ZERO C17 cl. front - USB	¥64,000
RACING ZERO C17 cl. rear CAMPY - USB	¥75,000
RACING ZERO C17 cl. rear HG11 - USB	¥75,000
RACING 3 DB	
RACING 3 DB C19 2WF AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 CAMPY + KIT DRP	¥86,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 HG11 + KIT DRP	¥86,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS front HH12 + KIT HH15 - rear HH12/142 XDR + KIT DRP	¥87,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT DRP	¥43,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS rear HH12/142 CAMPY + KIT DRP	¥49,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS rear HH12/142 HG11 + KIT DRP	¥49,000
RACING 3 DB C19 2WF AFS rear HH12/142 XDR + KIT DRP	¥50,000
RACING 3	
RACING 3 C17 cl. rear CAMPY	¥82,000
RACING 3 C17 cl. rear HG11	¥82,000
RACING 3 C17 cl. front	¥37,000
RACING 3 C17 cl. front - rear CAMPY	¥49,000
RACING 3 C17 cl. front - rear HG11	¥49,000
RACING 4 DB	
RACING 4 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥52,000
RACING 4 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥52,000
RACING 4 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 KIT + HH15 + KIT QR (no skewers inc.)	¥25,000
RACING 4 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥31,000
RACING 4 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥31,000
RACING 4	
RACING 4 C17 cl. front - rear CAMPY	¥54,000
RACING 4 C17 cl. front - rear HG11	¥54,000
RACING 4 C17 cl. front	¥24,000
RACING 4 C17 cl. rear CAMPY	¥32,000
RACING 4 C17 cl. rear HG11	¥32,000
RACING 5 DB	
RACING 5 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥46,000
RACING 5 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.) - rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥46,000
RACING 5 DB 2WF-R C17 AFS front HH12 + KIT HH15 + KIT QR (no skewers inc.)	¥22,000
RACING 5 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 CAMPY + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥28,000
RACING 5 DB 2WF-R C17 AFS rear HH12/142 HG11 + KIT HH12/135 + KIT QR (no skewers inc.)	¥28,000
RACING 5	
RACING 5 C17 cl. front - rear CAMPY	¥42,000
RACING 5 C17 cl. front - rear HG11	¥42,000
RACING 5 C17 cl. front	¥18,000
RACING 5 C17 cl. rear CAMPY	¥27,000
RACING 5 C17 cl. rear HG11	¥27,000

※ 2019 年10 月3 日より適用。
※ 価格は為替の変動により、予告なく変更される場合があります。
※ 製品の仕様・外観は、予告なく変更される場合があります。



CERTILOGO®



偽造問題に対抗する、フルクラム®と「セルティロゴ®」: ユーザー様の安全と購買を守るための明確な方策

フルクラム® のトップ・エンド・ホイールは、市場や熱狂的なファンによって、非常に魅力的な製品と考えられています。そのため、偽造品の対象になり、多くのモデル(特にカーボン製品)で、かなりの量が国際マーケットに流れ出しています。

ホイールはパフォーマンスが重要視される製品であるとともに、安全性に関わる構成部品でもあります。つまり、市場価格よりも遥かに安い値段で偽造品を購入する人々は、自らの安全を危険にさらしていることになります。マテリアルや生産工程は明らかに異なり、安全性を保証できる訳がありません。フルクラム® は、これらの偽造品と闘い根絶させるために、セルティロゴ® の協力を受け、ユーザー様が簡単で迅速にその製品が本物であることを確認することができるコントロール・システムを導入しました。これは自転車産業で初めての試みです。

2015 カタログ製品を皮切りに、フルクラム® ホイールのスピード・シリーズで、個別のID コード(セルティロゴ® コード、略してCLGコード)が記載されたタグがスポークに添付されます。

タグにはセルティロゴ® コード(番号とQR コード)がプリントされ、製品が本物であることをチェックすることができます。その手順は、WWW.CERTILOGO.COM にアクセスし、タグに付いているCLG コードを入力するか、アップル・ストアよりセルティロゴ® APP をダウンロードしてください。タグにはシルバー・ストライプでカバーされたセキュリティー・コードも入っています(モバイルTOP - UP カードに使用されているのに似たテクノロジー)。ある特定の状況で、エンド・ユーザー様は(エンド・ユーザー様だけが)セルティロゴ® コードの入力を求められます。この対抗策は、オンライン販売などのケースなどで非常に有益です(提示されている製品が供給される製品と同一であるかの保証がない場合など)。製品が本物であることを確認した後も、そのフルクラム® オリジナル・ホイール・タグを保管しておくことをお勧めします。将来、必要に応じて、その製品の所有権を確認する必要が出てくる場合に役立ちます。

1

カテゴリー 1: 舗装路での乗車

タイヤが常に路面と接地する舗装路で使用可能な自転車と構成部品を使用することが、このカテゴリーを走行する条件です。

2

カテゴリー 2: 舗装路または段差が15 cm以下の未舗装路

カテゴリー1、またはなだらかな傾斜の未舗装路で使用される自転車や構成部品を使用することができます。使用する際は、不整地と接触したり、地面とのタイヤの接地がなくなったりすることがあります。ジャンプや段差は、15 cm、またはそれ以下の高さを想定しています。

3

カテゴリー 3: 落差が61 cm以下の起伏が多い地形での乗車

カテゴリー1 と2、または専門的な知識と技術が必要な道路、小径、地形で使用可能な自転車と構成部品を使用することが、このカテゴリーを走行する条件です。ジャンプや段差は、61 cm、またはそれ以下の高さを想定しています。

4

カテゴリー 4: 落差が122 cm以下の起伏の多い地形での乗車

カテゴリー1、2、3、または40 km / h 以下のスピードで走行する、起伏の多い地形の急な傾斜の下り坂、あるいはそれらのコンディションが組み合わされた状態で使用可能な自転車と構成部品を使用することが、このカテゴリーを走行する条件です。ジャンプや段差は、122 cm、またはそれ以下の高さを想定しています。

ASTM CATEGORY

"ASTM インターナショナル・カテゴリー"はASTM インターナショナルよって規定され、その目的はホイールを使用する場所を定義することです。
そのカテゴリーは以下の条件に基づいて、使用されるべきホイールを表しています。
・使用する状況の中で、直面する可能性のある地形や道
・プロジェクトの範囲内で、使用するに相応しいストレスのレベルこのように、ASTM カテゴリーとホイールを使用する実際の状況をすぐに関連付けることができ、必要に応じた適切な選択を行うことができます。





AFS™ AXLE SYSTEM

「アクスル・フィフィキシング・システム™」は、フルクラム® が開発した、ディスク・ブレーキをハブに取り付けるためのソリューションです。通常よりもリリース・メカニズムの接合エリアを大きくし、構造的な強度を高めることで、パワフルで正確な制動を可能にします。フルクラム® ホイールはインターナショナル・スタンダード・オプションを採用し、完璧な適合性を獲得することで、世の中に広がりつつある新しいブレーキ・システムへの移行を容易にします。



ARC

必要な部分にマテリアルを加え、必要でない部分からマテリアルを取り除く。リムの形状とホイールの目的を熟考しながら、最終到達点を想定し、カーボン・ファイバーの方向を決定する。これこそが新しいテクノロジーであるARC を開発する際、フルクラムのR&D 部門のエンジニアたちが着想を得たコンセプトです。
ARC とは、走行中に掛かるストレスに応じて、異なるエリアにカーボン・シートを積層させるテクノロジーです。
我々はストレスの掛かる部分、及び加速の方向と制動時の力の方向を解析し、最適なカーボンの種類と積層の方法を決定しました。リムの強化すべき重要なエリアは通常、スポーク穴の周辺です。一方、それ以外の部分は可能な限り軽量化が行われました。2 つのゾーンにおけるマテリアル量は20% の違いがあり、橋を強化する梁の機能を果たしています。これらのポイントでは、大きな構造を形作るために、リム・プロファイルを高くし、高い剛性を持たせます。
しかし、それ以外のエリアでその必要性が低い場合は、同じ構造を持たせる必要はありません。軽量化を施すか、カーボン・ファイバーの方向を変化させるか、最良の方法を選択するのが理想となります。技術的な必要性から生み出された驚くべき独創的な外観は、ホイールの特性を強化し、レース中に起こる高いレベルのペース変化に対応することができます。1 平方メートルごとのすべてのエリアで、それぞれのタスクを担い、最高のコンビネーションを生み出しています。

F.I.C.

当初からフルクラム® は、工場から出荷されるすべての製品に付けられた象徴的な赤い"F"の文字に相応しいパーフェクトなホイールを生み出すために、研究開発から、設計、試験、製造にいたるまで、ひたむきな作業を行ってきました。多岐にわたる作業を担当するR&D部門と共に、フルクラム® は信頼できる先進のハイエンド・ホイールを生み出すことに大きな誇りを持っています。
すべての製品の背後にある膨大な研究と開発の作業は、最高のパフォーマンスを発揮する完璧なホイールを世に送るために、様々な面からアプローチされています。また、生産されるあらゆる製品が同等のクオリティーとパフォーマンスを備えるために、細部に至るまでチェックが行われるクオリティー・コントロール・システムが導入されています。すべての製品に対して各製造段階で厳格で徹底した一連の試験が行われ、完成後もフルクラム® の厳しいクオリティー・スタンダードに基づいた製品試験が行われています。
更なる情報は、www.fulcrumwheels.com でご確認ください。

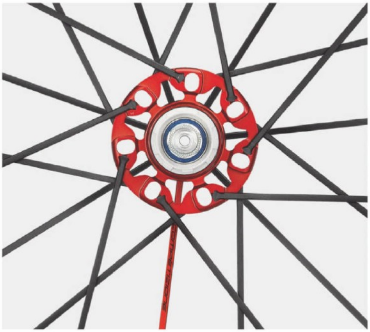




HOLOGRAM & TRACEABILITY

「ホログラム・トレーサビリティ™」

フルクラム® のカーボン・ホイールはレースの世界でも非常に高く評価されています。そのため、偽物が存在することにも注意しなければなりません。イメージと品質を守り、ユーザー様を保護するために、フルクラム® はすべてのスピード・シリーズにホログラム・ステッカーを張り、フルクラム® オリジナル製品であることを証明しています。本物のフルクラム® 製品を購入した証を手に入れることは、ユーザー様の当然の権利です。純正品を手に入れた安心感を持ち、心ゆくまで最高のパフォーマンスを楽しんでください。オルジナル製品は、フルクラム® 厳しい基準で製造され、すべての品質管理テストに合格しています。製品に対する保証とすべてのサポート・サービスは、オリジナルの製品だけに有効です。フルクラム® クオリティーの背後にあるひとつの重要なファクターは、フルクラム® の名前を冠し工場から出荷されたすべての製品は、完璧に流通経路を確認することができるという事実です。トレーサビリティー・プログラムによって、あらゆる面で大きなアドバンテージを獲得することができます。第一に、お客様が純正製品を必ず入手していることを証明できます。次に、アフター・セールスであってもクオリティー・コントロールを容易に行うことができます。
フルクラム® ホイールに何らかの問題があったとき、即座に製品が製造された正確な日時を特定でき、問題を解決する対策を迅速に取ることが可能です。お客様に正しく製造された製品をお渡しするために、フルクラム® は絶対的な完璧さを厳しく求めています。





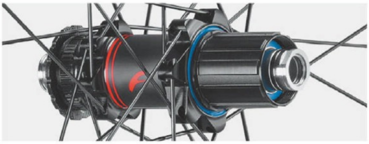
OVERSIZE FLANGE

「オーバーサイズ・フランジ」は、スポーク数を増やしたり、重量増につながる構造の強化を行うことなく、ホイール・システムの必要な部分を強化し、パワーを余すところなく伝達するシステムを生み出すために開発されました。オーバーサイズのフランジはホイール・ディッシュを大きくし、同時にスポークの長さを短くすることができます。加えて、トルクを効率的に伝達するために、スポークをダブルにするバランス・システムを採用しています。

CARBON HUBS

「カーボン・ハブ」
1グラムでも重量を減らしながら、最新のテクニカル・ソリューション採用するために、R&D 部門は継ぎ目のないカーボン製ハブを開発しました。選び抜かれたカーボン糸は90 度の角度で編まれ、ペダル時に掛かるトルクをバランス良く受け止めることができます。







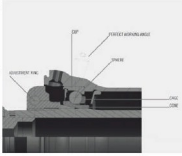
PLASMA FREEHUB

「プラズマ・フリーハブ」
プラズマ電解酸化処理は特にアルミニウムを硬化させ、傷や摩耗から表面を守ります。マテリアルの表面を厚くすることなく軽量化し、信頼性を維持しながら製品寿命を大きく伸ばします。

ONE HUB FIT ALL

「ワン・ハブ・フィット・オール」
市場におけるさまざまなフレームのスタンダードに、シンプルな方法で迅速に適合させることができます。アダプターを交換することで、どんなフレーム規格にも対応します。





CUP & CONE

「カップ＆コーン式ベアリング」は、加わる力やフレームからの重量、圧力と完璧なバランスを取りながら動作し、ベアリング・ボールはその加わる力をダイレクトに受け止めながらレース上を回転するため、クラシックなカートリッジ式ベアリングとは全く異なった働きをします。調整リングがベアリングにあらかじめ力を掛けているため、左右のあそびが発生せず、ホイールをフレームに取り付けた際、最高のアジャストが可能になります。



DB 2:1 TWO-TO-ONE™

「DB 2：1ツー・トゥー・ワン™」
ブレーキの際、フロント・ホイールはリム方向に、つまり地面側にダイレクトに掛かるトルクを、可能な限りベストな方法で受け止める必要があります。つまり、ハブとスポークは二つの重要な仕事をこなさなくてはなりません。地面方向に直接的に伝わるブレーキング・パワーをできるだけ強く伝達すること。そして、アスクルに取り付けられたディスクから伝わるトルクのバランスを取ることです。そのため、オーバーサイズ・フランジを変更し、スポークの張り出しが改良されました。ディスク側に配置したダブル・スポークと共に、このソリューションはホイール・システム全体に最適なトルクを伝達し、前進するパワーを理想的な形で地面に伝えることができます。
2：1ツー・トゥー・ワン™システムはそれぞれのスポークに掛かる負荷を減らし、レース中でもライダーのストレスを減少させます。ホイールの片側はライジアルにスポークが組まれています（フロントの場合は、ディスク・ブレーキの反対側）。剛性を犠牲にすることなく、大きく軽量化に貢献しています。



2:1 TWO-TO-ONE™ SPOKE RATIO

「2：1ツー・トゥー・ワン™スポーク・レシオ」
ペダルを踏み込むとき、スプロケットの回転する力はフリーホイール側のスポークを緩ませ、リム・テンションのロスを引き起こします。これは全体のホイールの望ましくない屈曲と避けられないエネルギー・ロスをもたらします。フルクラム® は、問題となるエリアのスポークを2倍に増やす、2：1ツー・トゥー・ワン™スポーク・レシオ（特許取得）で、この昔から存在する自転車の問題を解決しました。このシステムによって2本のスポークは1本のスポークのように機能し、スポークの緩みやねじれはほとんどなくなりました。しかもライダーのパワーはより効果的に伝達されます。さらに、フリー側と反フリー側のスポーク・テンションはより適正にバランスが取られ、リムやハブ、スポークの寿命は大きく向上しました。

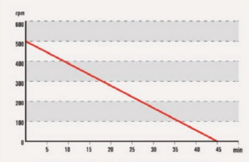


MONOBLOCK DISC HUB

「モノ・ブロック・ディスク・ハブ」
トップ・クオリティーのディスク・ホイール用リア・ハブを作るには、解決すべきテクニカルな問題がありました。ツー・トゥー・ワン™システムのオーバーサイズ・フランジを、ディスク・ブレーキ側とドライブ側のどちらに付けるべきなのか、フルクラム® のR&D部門は根本的な選択を迫られました。もちろん問われるまでもなく、それはドライブ側に装着されるべきです。たわみによってブレーキ・パワーを損なうことを防ぎ、ハブの両側から掛かるトルクを受け止めるために、内部に剛性を高めるリブを備えた特別なワンピース型のシステムが考案されました。その結果、ペダルを踏み込んだときでも最大のトルク伝達を可能にし、ブレーキ時には反対側のディスク・ローターから伝わるトルクを確実に受け止めることができます。スポーク数が増え、ホイール・ディッシュが変更されても、システムはドライブ・サイドとブレーキ・サイドともに有効に作用します。一方、ブレーキ側のスポークはラジアルに組まれ、軽量化に貢献しています。



CULT™



CULT™ テクノロジーは、45 分間も回転します

「セラミック・アルティメット・レベル・テクノロジー™」
ここにCUL™ ベアリングを備えたホイールがあります。ホイールはそのモデルの性能に応じて、ライダーに様々なレベルの疲労をもたらします。CULT™ テクノロジーを採用したホイールを使えば、驚くほどパワーを温存させ、少ない疲労で、誰よりも速くフィニッシュ・ラインに到達することができます。最速で走る高性能なホイールを求めるライダーは、トップレベルのプロ・ツアーを走る選手たちが強く求めるCULT™ テクノロジーを搭載したホイールを選択します。
ラボの試験によると、CULT™ テクノロジーを採用したハブは、スタンダードなベアリングに比べて9 倍も優れた回転性能を発揮することが分かりました。分速500 回転でホイールを回転させ、その後自動減速させる試験では、CULT™ を装着したホイールは45 分間も回転を続けます。
回転する際の摩擦が限りなく少ないということは、疲労の蓄積が軽減され、その結果パフォーマンスが大きく向上することを意味します。回転性能に優れたベアリングを使用すれば、エネルギーの消費をできるだけ抑え、しかも速く走ることができます。レースにおける決定的な場面で、体力を温存できることは大きなアドバンテージです。
CULT™ ベアリングはライダーの平均速度を引き上げ、貴重な時間をセーブすることができます。

CERAMIC ULTIMATE LEVEL TECHNOLOGY



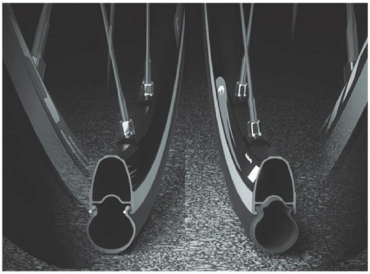
USB™



「ウルトラ・スムース・ベアリングス™」
フルクラム® のハブは、回転性能と信頼性の点で、長い間大きな評判を獲得してきました。すべてのハブは時間を掛け、執拗なまでのエネルギーを注いで研究開発を行っています。細部にわたって注意を払い、誠実なアプローチを続けた結果、生み出されたのがUSB™ セラミック・ベアリングです。回転を妨げる抵抗が軽減され、軽量化にも貢献します。また、メンテナンスの頻度も少なく済みます。
比較試験によると、USB™ ベアリングはスタンダード・ベアリングより50% も優れた回転性能を発揮します。レースで順位を上げることはもう難しくありません。友人との気楽なライドももっと楽しむことができます。

CERAMIC ULTRA SMOOTH BEARINGS™





2-WAY FIT™

チューブレスとクリンチャーに対応した、「2 - ウェイ・フィット™ プロファイル」

チューブレス・テクノロジーは最初に自動車産業で採用され、次にオートバイを経て、自転車の世界に到達しました。マウンテン・バイクでデビューした後、ロードの世界にもようやく採用される時がやってきました。フルクラム® は2 - ウェイ・フィット™ テクノロジーを開発することで、チューブレス・リムに、通常のクリンチャー・タイヤとインナー・チューブを使用することを可能にしました。

2 - ウェイ・フィット™ はどんなコンディションでも対応できる多目的なホイールです。バルブ・エリアの特殊な加工によって、インナー・チューブを正確に装着でき、かつタイヤの内部で安定させることができます。チューブレス・タイヤ用のバルブを装着することで、リスクの心配もなくなります。チューブを正しく装着しないことで起こる空気漏れがなく、その他のアドバンテージについても、議論の余地はありません。我々のテストによると、その円滑な走行性能の向上には目を見張るものがあります。インナー・チューブとタイヤがこすれることがないため、摩擦がなくなりました。また、タイヤとリムが完璧に密着するため、エネルギーの分散を防ぐことができます。チューブレス・タイヤはパンクをしても、急に空気が抜けることがなく、安全性の面でも大きなアドバンテージになります。

また、リム打ちパンクのリスクもありません。パンクの際はチューブレス・バルブを取り外し、通常のインナー・チューブを取り付ければ、問題なく自宅まで帰ることができます。



2-WAY FIT™ READY

「チューブレス・レディー・ソリューション」

レースやマウンテン・バイク用リムにおけるチューブレスの進化形。リムのプロファイルはチューブレス・レディー・タイヤと完璧な適合性を持ち、容易で迅速な装着が可能です。優れたローリング・パフォーマンスとコーナリングの際の高いグリップ性といった、インナー・チューブを必要としないタイヤのアドバンテージを併せ持ち、操作性や反応性、快適性も大きく向上しました。装着するには、テープとチューブレス・バルブ、シーラント剤が必要です。

更なる情報については、

www.fulcrumwheels.com/2-way-fit-ready をご覧ください。





DSRC™

フルクラム独自のリム/ スポーク・カップリング・システムです。リム、スポーク、ニップル、ハブを正しく一直線に配置し、どのエリアでもテンションを均一にします。ニップルのベース部分は、スポークの引っ張る力が直接カーボン・ファイバーに衝撃を与えないように最適化されています。このパワーはセルフ・ロックの特別なポリマー製インサートに伝達され、リムに掛かるストレスを劇的に減らすことが可能になり、メンテナンスの頻度を減らすことができます。

HIGH STRENGHT ALUMINIUM

「高強度・アルミニウム」
特別なアルミニウム- 最高のアルミニウム・ホイールのマテリアルを選択するのは、簡単ではありません。フルクラム® R&D 部門は、レーシング ゼロに、マテリアルを安定させるためにT 6 硬度の人工時効処理を施した6082 アルミ合金を採用し、最大レベルの製品寿命と耐久性を実現しました。6082 アルミニウムは6000 シリーズの中でも最も高い強度を誇り、一般的には高いストレスが掛かる部品に使われている素材です。





SQUARE MILLING

「トリプル切削」
レーシング ゼロのアルミニウム・リムにも、トリプル切削がプロファイル全体に施され、軽量化が行われています。更に、スポークが配置されるエリアには3 D 切削が加えられています。これによって、同等の信頼性を維持しながら、マテリアルの量を減らし、ペダルから伝えられるパワーはリム全体にバランスよく分散されます。トリプル切削と"スクエア"切削は、リムの周辺重量を最大限に減らし、最高の反応性を生み出します。

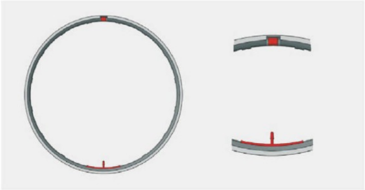
DIFFERENTIATED RIM HEIGHT

「前後で異なるリム・ハイト」
フロントとリア・ホイールで異なるリム・ハイトを持っています。構造上の大きなチャレンジですが、最良のものを生み出すにはなくてはならない技術です。ハイトを低く設定し、軽量化されたフロント・ホイールは、コーナリングや加速時での操作性が大きく向上しました。高いハイトに設定されたリア・ホイールはより高い剛性を実現し、すべてのパワーをホイールに伝達しながら、安定した走行を可能にします。



PLASMA ELECTROLYTIC OXIDATION

「プラズマ電解酸化処理」
プラズマ電解酸化処理は放電を利用した処理工程で、高い硬度を表面にもたらします。この先進の酸化プロセスは、通常アルミ軽合金やマグネシウム、チタニウムを対象に行われます。この研究開発は数十年前にロシアの研究室で進められ、宇宙工学や軍需産業のフィールドで発展してきました。
プラズマ電解処理プロセスは、アルミの表面に優れた硬度と摩耗に対する高い耐久性を与えます。これは、アルファ・アルミナ、微結晶ガンマ・アルミナ、非結晶アルミナを、リムの表面に微細、かつ密集して固着させることで、可能になりました。プラズマ電解酸化処理が施されたホイールは、完全なブラックの外観を身にまとい、高硬度のレイヤーのおかげで摩耗に対する高い耐久性を獲得しました。フルクラム® のR&D 部門はこのトリートメントをアルミ製リムのブレーキ面に採用し、ブレーキ性能を大きく向上させることに成功しました。この処理を施したホイールには必ず専用のブレーキ・パッドを使用してください。



RDB™ RIM DYNAMIC BALANCE

「ダイナミック・バランス™ アルミニウム・リム」
コンセプトはとてもシンプルで、洗練されています。接合部分の重量を、その反対側に同等の重量を配することでバランスを取るのです。トップ・モデルでは、リム接合部の反対側のリム部分に特殊な加工を施します。エントリー・モデルでは、接合部と反対側に2 本のオーバーサイズ・スポークを配置します。こうしてホイールは、完璧にバランスの取れた回転時のダイナミクスを獲得することができます。

ダイナミック・バランス™ カーボン・リム
カーボン・ホイールの場合でもこの原則は変わりませんが、異なるテクノロジーを適用しています。カーボン・リムは、常にバランスよく回転するようにカーボン・ファブリックのピースを配列し、製造されます。



ASIMMETRIC RIM

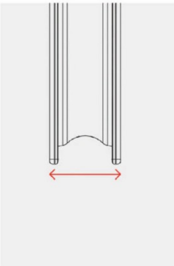
「アシンメトリック・リム」
切削を施したアシンメトリック・プロファイルのリムは、周辺重量を可能な限り減らし、最高の反応性を発揮すると共に最高の振動吸収性をもたらします。左右非対称の設計によって、リムのテンションが最適化され、ブレーキとスプロケットから伝わる力のバランスを取っています。



ANTI ROTATION SYSTEM™

「アンチ・ローテーション・システム™」
このスポーク・システムによって、ホイールの性能をより高いレベルに押し上げることができます。フルクラム® のエンジニアたちはスポークとハブのハウジングを再設計し、強固で安定したひとつの総体としての部品を創り上げました。その結果、スポークは：

a) 最初のテンションを失うことなく、完璧な真円形状と反応性を維持します。
b) 風洞実験から導かれたスポーク・ポジションを維持し、最高のエアロダイナミック性能を発揮します。





WIDE RIM TECH

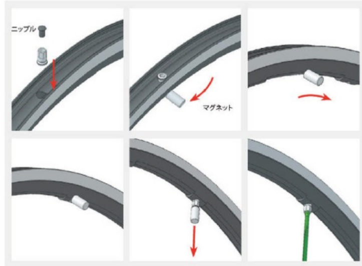
「ワイド・リム・テック」
フルクラム® のR&D 部門はプロフェッショナル・チームからの要望を受け、以前のモデルより約4 mm か、それ以上ワイド化したリムの開発を行いました。その技術的な選択によって、現在ポピュラーになりつつある、25 / 28 mm タイヤと適合し、安定性、操作性、快適性が大きく向上しました。ライダーの誰もが認めるように、快適な自転車は肉体的、精神的な疲労を和らげ、より良いパフォーマンスと結果を生み出します。
ワイド・タイヤと組み合わされたワイド・リム・ホイールは、安定したサポート性が向上するだけでなく、整流効果を生み出し、優れたエアロダイナミクスを発揮します。



AC3™

ALL CONDITIONS CARBON CONTROL™

「オール・コンディション・カーボン・コントロール」
何年もの間、カーボン製リムのブレーキングについては研究が行われてきましたが、マテリアルや仕上げのプロセスに関するリサーチが進むにつれて、大きくアップデートされることになりました。AC3™はその研究をさらに押し進め、ブレーキのパフォーマンスを驚くべきレベルにまで引き上げることに成功しました。特に過酷な天候時においては、進化した性能がサイクリングの質を大きく変えることになります。
フルクラム® のR&D 部門はブレーキ面の製造工程へのアプローチを変更することを決め、機械による製造プロセスではなく、マイクロ・レーザーでブレーキ面に切り込みを入れ、余分なレジンを取り除いて表面を粗く加工することに成功しました。こうしてブレーキ・パッドはダイレクトにカーボン・ファイバーに接触し、確実なグリップを得ることができます。また、ブレーキ面から水や湿気をはじき出し、最適な状態で制動が行なうことができます。信頼できる制動力とともに、優れたコントロール性も獲得しました。ラボの試験ではドライ・コンディションにおいて、前モデルよりも6% ブレーキング・パワーがアップしました。ウエット・コンディションでは、驚くべきことに43% も向上し、ドライ・コンディションとほとんど同等の制動距離を実現しました。ライダーはヘアピン・コーナーでもスリップすることなく、集中して芸術的なベスト・ラインに挑戦することができます。



MO-MAG™

「マウンティング・マグネット」
MoMag™ とは何でしょうか?　マグネットと数多くの創意。十分に研究を重ね、特許を取得した"マグネット・マウント"システム、それがMoMag™ です。バルブ穴からリムの中に入れられたニップルは、マグネットによって対象となるスポーク穴まで誘導されます。このシンプルながら独創的なシステムによって、ホイールのアッパー・ブリッジからスポーク穴をなくし、従来のニップルでスポークにテンションを掛けることができます。
アドバンテージ
リムのタイヤが装着される側にスポーク穴がないため、ストレスが掛かりすぎるエリアや耐性の低いポイントがなくなり、リムの剛性が均一になります。またスポーク穴の鋭利な角が存在しないため、リム・テープを装着する必要がなく、軽量化を図ることができます。
アドバンテージはすぐに分かります：
- リムの製品寿命が大きく向上　- 高い耐久性
- 状況に応じて、スポーク・テンションを高めることが可能　- リムの剛性がアップ
このように数多くのテクニカル・アドバンテージがありますが、容易なメンテナンスやスポーク交換のメリットも見逃すことはできません。



BRAKE PADS

「ブレーキ・パッド」
我々のエンジニアたちはホイールのディテールをさらに改良するために、数えきれない時間を費やしています。ホイールに関しては、ブレーキを掛けてから停止するまでの距離の長短でそのパフォーマンスを判断されることがあります。そのため、フルクラム® のR&D 部門はブレーキ性能を最大限に向上させるために、カーボン・ホイール用のブレーキ・パッドに更なる改良を加えました。終わりのない試験を繰り返し、コンパウンドの組成を見直すことで、ドライ・コンディションでもウエット・コンディションでもブレーキ・パフォーマンスは大きく向上し、同時に摩耗に対する高い耐久性やリムへの低い攻撃性も実現しました。



RIM FULL CARBON TECH

「リム・フル・カーボン・テクノロジー」
フルクラム® のフル・カーボン・リムは、ラボで開発された複数のカーボン・ファイバーを組み合わせて生産され、中でもトップ・エンド・モデルには、ユニディレクション・カーボン・ファイバーや3 K、"縦ツイル"カーボンを組み合わせて使用しています。そのために、自転車業界で使われている他のファイバーよりもガラス転移温度が高い、特殊なHTG（高遷移グレード）レジンを開発しました。このレジンによって、比べようのない程のブレーキ・パフォーマンスを発揮します。
またフルクラム® のカーボン製品は、洗練された仕上げでも有名です。ニップル穴はモールドの段階で開けられ、表面に塗装する必要がない完璧な外観は、すぐにでも自転車に装着することができます。



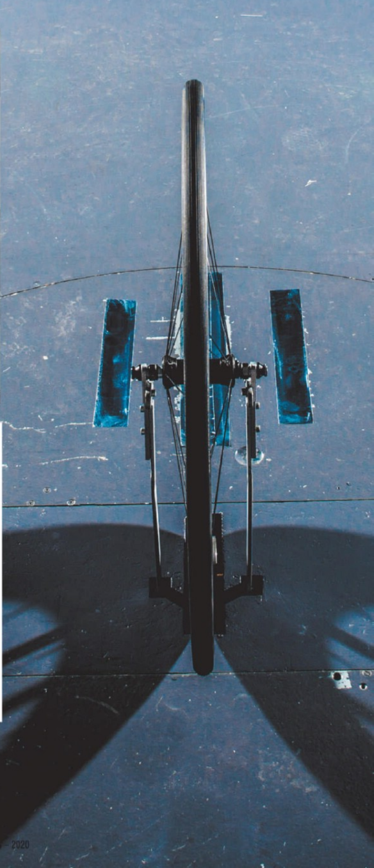
UNDRILLED CARBON RIM BED

「穴のないカーボン・リム・ベッド」
リム・ベッドにはスポーク穴がありません。リムのどのエリアでも均一な強度を保つことができるため、ストレスが大きく掛かるクリティカル・ポイントをなくすことができます。アドバンテージはすぐに分かります。リムの寿命を延ばし、耐久性をアップさせながら、軽量化を実現し、スポーク・テンションを上げ、剛性を高めることもできます。つまり、反応性と加速性が大きく向上させることが可能になるのです。



TECH





当社のR&D部門は、当社の成功と誇りです。

ユニット内部では、常に高度に洗練された製品の、設計、テスト、FULCRUM®のDNAを具現化するための研究、開発がなされています。

R&D部門の目的は、重要な要素間の正しいバランスを見つけることにより、サイクリング・エクスペリエンスを改善するために継続的に革新することです：

パフォーマンス、信頼性、品質、デザイン、安全性

RED METAL 5 29" NEW

ウルトラ・ロー・プロファイル
2 - ウェイ・フィット™ レディー
ストレート・プル・スポーク







テクノロジー

AFS™ アクスル・システム/ ワン・ハブ・フィット・オール/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー(MTB)/ マイクロ・スプライン・フリー・ハブ

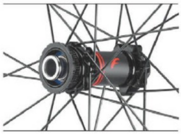
タイヤ・タイプ / サイズ	2 - ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー) / 29"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ASF™
用途	トレイル / エンデューロ	フロント/ リア・アクスルの適合性	HH 15 - 110 Boost / HH 12 - 148 Boost
ASTM カテゴリー	3	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/ ラウンド・ストレートプル
重量	1950 g Boost	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製、ピン・ジョイント	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
ハイトのプロファイル	/	ベアリング	シールドベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・20 mm / 27mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	FWB バージョン	HG 11、XD、MS12

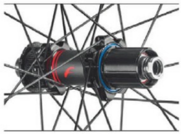
MTB

RED FIRE 5 27,5"

ウルトラ・ロー・アルミ製リム
27C ワイド・リム
ストレート・プル・スポーク







テクノロジー

ワイドMTB リム・テクノロジー/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー/ ディスク用モノブロック・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ AFS™

タイヤ・タイプ / サイズ	2 - ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー) /27,5"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ASF™
用途	トレイル / エンデューロ	フロント/ リア・アクスルの適合性	HH 15 - 110 Boost / HH 12 - 148 Boost
ASTM カテゴリー	4	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/ ラウンド・ストレートプル
重量	Boost 1905 g	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製、スリーブ・ジョイント	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
ハイトのプロファイル	/	ベアリング	シールド・カートリッジ・ベアリング、調整可能
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・20 mm / ETRTO 27C	その他	/
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	FWB バージョン	HG 11、XD、MS12

RED ZONE 7 29" / 27.5"

2-ウェイ・フィット・レディ
ストレート・プル・スポーク
23Cワイド・リム



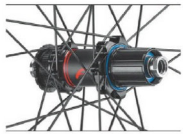
* 写真は29"

MTB

テクノロジー

ワイドMTB リム・テクノロジー/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー/ ディスク用モノブロック・ハブ/ ワン・ハブ・フィット・オール/ AFS™





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー)	フロント・アクスルの適合性	QR / HH 15 - 100 + Boost (QR別売)
タイヤ・サイズ	29" / 27.5"	リア・アクスルの適合性	QR / HH12 - 142 / HH 12 - 135/XD + Boost (QR別売)
用途	クロスカントリー / マラソン	フロント・ホイール　スポーク	28 本、左側 14 本 – 右側 14 本
ASTM カテゴリー	3	リア・ホイール　スポーク	28 本、左側 14 本 – 右側 14 本
重量	1860 g/29". 1875 g/29"Boost, 1810 g/27.5", 1825 g/27.5" Boost	スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール
リム・マテリアル	アルミニウム	スポーク: プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	アルミニウム、ピン・ジョイント	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	/	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　20 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム幅	27.5 mm	ベアリング	シールド・ベアリング
インナー・リム幅	ETRTO 23C	その他	"ワン・ハブ・フィット・オール"
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、XD

* コンバージョン・キット"2 - ウェイ・フィット™ レディー"付属

RED ZONE 5 29" / 27.5"

2-ウェイ・フィット・レディ
ストレート・プル・スポーク
23Cワイド・リム

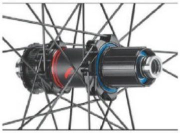


＊写真は29"

テクノロジー

ワイドMTB リム・テクノロジー/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー/ ディスク用モノブロック・ハブ/ ワン・ハブ・フィット・オール/ AFS™





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー)	フロント・アクスルの適合性	QR / HH 15 - 100 + Boost (QR別売)
タイヤ・サイズ	29" / 27.5"	リア・アクスルの適合性	QR / HH12 - 142 / HH 12 - 135/XD + Boost (QR別売)
用途	クロスカントリー / マラソン	フロント・ホイール　スポーク	28 本、左側 14 本 – 右側 14 本
ASTM カテゴリー	3	リア・ホイール　スポーク	28 本、左側 14 本 – 右側 14 本
重量	1800 g/29". 1815 g/29"Boost, 1720 g/27.5", 1735 g/27.5" Boost	スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール
リム・マテリアル	アルミニウム	スポーク: プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	アルミニウム、溶接ジョイント	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	/	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　20 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム幅	28.5 mm	ベアリング	シールドカートリッジベアリング、調整可能
インナー・リム幅	ETRTO 23C	その他	"ワン・ハブ・フィット・オール"
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限 (ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、XD、オプション:MS12 (Boostのみ)

＊コンバージョン・キット"2 - ウェイ・フィット™ レディー"付属



MTB

フルクラム®は、初めから注目されていました。それは、オフロードでの使用に最適な最高のパフォーマンスと耐久性のあるホイールの製造に重点を置いているためです。
そのクオリティと耐久性に対する努力は、オフロード部門に適用されており、オフロードの規律は進化と成長を続けているため、FULCRUM®は現在、常に標準となるソリューションを見つけることに専念しています。

オフロード・ラインの新しいフルクルム®は、あらゆる規律とあらゆる条件に最適なホイールを製造するという使命を果たしています。

MTB OVERVIEW

	27,5"	29"
RED ZONE™ 5	 RED ZONE™ 5 27,5"	 RED ZONE™ 5 29"
RED ZONE™ 7	 RED ZONE™ 7 27,5"	 RED ZONE™ 7 29"
RED METAL™ 5		 RED METAL™ 5 29" NEW
RED FIRE™ 5	 RED FIRE™ 5 27,5"	



RAPID RED 5 DB



RAPID RED 5 DB 650B *NEW*

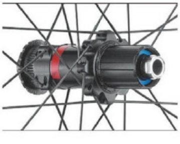
2-ウェイ・フィット・レディ
グラベル用スペック
リム内側23MM幅



テクノロジー

ディスク用モノブロック・ハブ /AFS™ アクスル・システム/ 2-ウェイ・フィット・レディ/ 左右非対称・リム・デザイン





タイヤ・タイプ	2-ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100 / HH 15 - 100
タイヤ・サイズ	27.5"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	B - ロード(グラベル)	フロント・ホイール　スポーク	24 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	24 本
重量	1650 g	スポーク：マテリアル	ステンレス
リム・マテリアル	アルミニウム	スポーク：プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	アルミニウム	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　24 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム幅	28 mm	ベアリング	シールドカートリッジベアリング
インナー・リム幅	23 mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、XDR、オプション：カンパニョーロ

* チューブレステープ装着済

RAPID RED 5 DB *NEW*

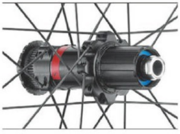
2-ウェイ・フィット・レディ
グラベル用スペック
リム内側23MM幅



テクノロジー

ディスク用モノブロック・ハブ /AFS™ アクスル・システム/ 2-ウェイ・フィット・レディ/ 左右非対称・リム・デザイン





タイヤ・タイプ	2-ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/チューブレス・レディー)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100 / HH 15 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	B - ロード(グラベル)	フロント・ホイール　スポーク	24 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	24 本
重量	1700 g	スポーク：マテリアル	ステンレス
リム・マテリアル	アルミニウム	スポーク：プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	アルミニウム	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　24 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム幅	28 mm	ベアリング	シールドカートリッジベアリング
インナー・リム幅	23 mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、XDR、オプション：カンパニョーロ

* チューブレステープ装着済



B-ROAD

バイクパッキング？　セルフディスカバリー・レース？　舗装路の制約からの解放？舗装されていない道、エキサイティングな旅、トレイルと新たなる地平線. . .
一部の人々が楽しむ新しいトレンドが、多くの人々が楽しむ、今までとは違うサイクリングの楽しみ方へと変わりました。

物事には、様々な解釈の仕方があります。

それは、ある人達にとっては、己の試練を問う為の新しい方法、また、ある人達にとっては、新しい可能性の世界を開く一つの選択肢なのです。

RACING 6 DB

2 - ウェイ・フィット™ レディー
17C ワイド・リム
左右非対称リム



タイヤ・タイプ / サイズ	2-ウェイ・フィット™レディー(クリンチャー/チューブレス・レディー) / 28"
ASTM カテゴリー	2
重量	1690 g
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製 / 左右非対称
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル
リム・ハイト/リム幅	フロント&リア・26 mm、/ 21.8 mm / ETRTO 17C
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™
フロント/ リア・アクスルの適合性	QR, HH15-100, HH12-100 / QR, HH12-142, HH12-135 (QR別売)
ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
その他	/
FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

RACING 6

左右非対称リム
切削を施したハブ設計
切削によって軽量化されたフランジ



タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"
ASTM カテゴリー	1
重量	1760 g
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル
リム・ハイト/リム幅	フロント&リア・24.5mm / 27.5 mm、23 mm / ETRTO 17C
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
その他	アルミ製アクスル
FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

RACING 7 DB

グラベル＆アドベンチャーに最適
2 - ウェイ・フィット™ レディー
19C ワイド・リム



タイヤ・タイプ / サイズ	2-ウェイ・フィット™レディー(クリンチャー/チューブレス・レディー) / 28"
ASTM カテゴリー	2
重量	1740 g
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製 / 左右非対称
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル
リム・ハイト/リム幅	フロント&リア・22 mm / ETRTO 19C
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™
フロント/ リア・アクスルの適合性	QR, HH15-100, HH12-100 / QR, HH12-142, HH12-135 (QR別売)
ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
その他	/
FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

RACING 7 DB 650B

ロード プラス・オプション
2 - ウェイ・フィット™ レディー
1670 G



タイヤ・タイプ / サイズ	2-ウェイ・フィット™レディー(クリンチャー/チューブレス・レディー) / 650B
ASTM カテゴリー	2
重量	1670 g
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製 / 左右非対称
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル
リム・ハイト/リム幅	フロント&リア・22 mm / ETRTO 19C
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™
フロント/ リア・アクスルの適合性	QR, HH15-100, HH12-100 / QR, HH12-142, HH12-135 (QR別売)
ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
その他	アルミ製アクスル
FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

RACING 5 DB



オールラウンド・ロー・プロファイル ストレート・プル・スポーク 1610 G





テクノロジー
ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ DB 専用リム/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー/ ディスク用モノブロック・ハブ/ ワン・ハブ・フィット・オール/ AFS™

タイヤ・タイプ / サイズ	2-ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー) / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR, HH15-100, HH12-100 / QR, HH12-142, HH12-135 (QR別売)
ASTM カテゴリー	2	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/ ラウンド・ストレートプル
重量	1610 g	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・26 mm、21.8 mm / ETRTO 17C	その他	/
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

RACING 5



前後でハイトの異なるリム・プロファイル 1650 G 切削を施したハブ設計





テクノロジー
左右非対称リム/ アンチ・ローテーション・システム™ / 前後で異なるリム・ハイト/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/ エアロ・ストレートプル
重量	1650 g	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・24.5 mm / 27.5 mm、23 mm / ETRTO 17C	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING 4 DB



ミディアム・エアロ・プロファイル 2 - ウェイ・フィット™ レディー ストレート・プル・スポーク




テクノロジー

ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ DB 専用リム/ 左右対称リム/ 2 - ウェイ・フィット™ レディー/ ディスク用モノブロック・ハブ/ ワン・ハブ・フィット・オール/ AFS™

タイヤ・タイプ / サイズ	2-ウェイ・フィット™ レディー(クリンチャー/ チューブレス・レディー) / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ASF™
用途	ロード/トライアスロン	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR, HH15-100, HH12-100 / QR, HH12-142, HH12-135(QR別売)
ASTM カテゴリー	2	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/ ラウンド・ストレートプル
重量	1690 g	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・35 mm、23.5 mm / ETRTO 17C	その他	/
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ　オプション：XDR

RACING 4



ミディアム・エアロ・プロファイル 1725 G オーバーサイズ・リア・フランジ




テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ アンチ・ローテーション・システム™ / ツー・トゥー・ワン™ / プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
用途	ロード / トライアスロン	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール/エアロ・ストレートプル
重量	1725 g	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	ベアリング	シールドベアリング・システム、調整可能
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・35 mm、23.2 mm / ETRTO 17C	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING 3

オールラウンド・トレーニングホィール
CNC 切削
カップ&コーン式ベアリング



テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / MO - MAG™ / 切削リム/ 高剛性アルミニウム/ アンチ・ローテーション・システム™ / 場所により高さの異なるリム・ハイト/ カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / オーバーサイズ・フランジ/ R2 切削





タイヤ・タイプ	クリンチャー
タイヤ・サイズ	28"
用途	ロード
ASTM カテゴリー	1
重量	1560 g
リム・マテリアル	アルミニウム(6082、T6 プレエイジング)
リム・マテリアルの詳細	R2 切削フィニッシュ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル
リム・ハイト	フロント & リア 27 mm / 28 mm
リム幅	22.5 mm
インナー・リム幅	ETRTO 17C
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
フロント・アクスルの適合性	QR
リア・アクスルの適合性	QR
フロント・ホイール スポーク	16 本、左側 8 本 – 右側 8 本
リア・ホイール スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本 – 右側 14 本
スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
スポーク: プロファイル・テクノロジー	エアロ、ストレート・プル
ニップル	真ちゅう
フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製フランジ
リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズフランジ
ベアリング	カップ&コーン式ベアリング・システム
その他	アルミ製アクスル
重量制限(ライダー)	109 kg
FWB バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING 3 DB *NEW*

19MM・ワイド・チューブレス・プロファイル
CNC切削仕上げ
ロード・エンデュランス



テクノロジー

2-ウェイ・フィット/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ DB 2:1ツー・トゥー・ワン™ / MO - MAG™ / アンチ・ローテーション・システム™ / AFS™ アクスル・システム/ ワイド・リムテック/ カップ&コーン/ 高剛性アルミニウム/ オーバーサイズ・フランジ/ ディスク用モノブロック・ハブ





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™(クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100 / HH 15 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	ロード/ グラベル	フロント・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 14 本 – 右側 7 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本 – 右側 14 本
重量	1660 g	スポーク：マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	アルミニウム (6082、T6 プレエイジング)	スポーク：プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	R2 切削フィニッシュ	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム・ハイト	フロント & リア　28 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム幅	23.8 mm	ベアリング	カップ & コーン式ベアリング・システム
インナー・リム幅	19 mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限 (ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR

RACING ZERO NITE



プラズマ電解酸化処理
ブラック・ルック
USB™ セラミック・ベアリング





テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / プラズマ電解酸化処理/ スクエア切削/ 高剛性アルミニウム/ アンチ・ローテーション・システム™ / 場所により高さの異なるリム・ハイト/ USB™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工、プラズマ電解酸化処理
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	アルミ、ダブル・バテッド/ ラウンド・ストレートプル
重量	1510 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・27 mm/30 mm、22.5 mm / ETRTO 17C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING ZERO



17C ワイド・リム
トリプル切削アルミ製リム
USB™ セラミック・ベアリング





テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / スクエア切削/ 高剛性アルミニウム/ アンチ・ローテーション・システム™ / 場所により高さの異なるリム・ハイト/ USB™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	アルミ、ダブル・バテッド/ ラウンド・ストレートプル
重量	1495 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・27 mm/30 mm、22.5 mm / ETRTO 17C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING ZERO DB *NEW*

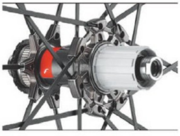
19C ワイド・リム
オールラウンドDB ホイール
USB™ セラミック・ベアリング



テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / DB 専用リム/ スクエア切削/ 高剛性アルミニウム/ アンチ・ローテーション・システム™ / USB™ / カップ&コーン/ DB 2:1 ツー・トゥー・ワン™ / ディスク用モノブロック・ハブ/ カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™ (クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	ロード/ グラベル	フロント・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 14 本 – 右側 7 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本 – 右側 14 本
重量	1590 g	スポーク：マテリアル	アルミ製
リム・マテリアル	アルミニウム (6082、T6 プレエイジング)	スポーク：プロファイル・テクノロジー	エアロ、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	トリプル切削フィニッシュ	ニップル	アルミニウム
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム・ハイト	フロント & リア　30 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム幅	23.8 mm	ベアリング	USB™ セラミック、カップ & コーン式ベアリング・システム
インナー・リム幅	19 mm	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限 (ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR

* DRP Kit付属

RACING ZERO CARBON

スーパーライト・クリンチャー・ホィール
1340G
USB™ セラミック・ベアリング







テクノロジー

フルクラム　カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ AC3™ / MO - MAG™ / アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™ / アンチ・ローテーション・システム™ / USB™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ツィル・カーボン・ファイバー・ブレーキ面、AC3™ 処理
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	QR / QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	アルミ、ダブル・バテッド/ ラウンド・ストレートプル
重量	1340 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	フル・カーボン、ツイル- カーボン・ファイバー・フィニッシュ	リア・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・30 mm、24.2 mm、ETRTO 17C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING ZERO COMPETIZIONE

2 - ウェイ・フィット™
カーボン・ハブ
CULT™ セラミック・ベアリング







テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / スクエア切削/ 高剛性アルミニウム/ アンチ・ローテーション・システム™ / 場所により高さの異なるリム・ハイト/ CULT™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	2 - ウェイ・フィット™ (クリンチャー/ チューブレス) / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	アルミ製ブレーキ面、切削加工
用途	ロード	フロント/ リア・アクスルの適合性	前後QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	アルミ / エアロ・ストレートプル
重量	1475 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	アルミ製、トリプル切削、スクエア切削	リア・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	ベアリング	CULT™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・27 mm/30 mm、22.5 mm / ETRTO 17C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

RACING ZERO CARBON DB

ARC テクノロジー
USB™ セラミックベアリング
1450 G



テクノロジー

フル・リム・カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ARC・テクノロジー/ ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MOMAG™/ アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™/ アンチ・ローテーション・システム™ / USB™/ カップ&コーン/ DB2:1 ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリーハブ/ オーバーサイズ・フランジ/ 2-ウェイ・フィット/ AFS™ /ディスク用・モノブロック・ハブ





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™ (クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	QR / HH15 - 100 /HH12 - 100 (QR別売)
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	QR / HH12 - 142 / HH12 - 135(QR別売)
用途	ロード/ グラベル	フロント・ホイール　スポーク	21本、ツー・トゥー・ワン™、左側14本 – 右側7本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	21本、ツー・トゥー・ワン™、左側7本 – 右側14本
重量	1450 g	スポーク：マテリアル	アルミニウム
リム・マテリアル	カーボン	スポーク：プロファイル・テクノロジー	エアロ、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、UD - カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ロー・プロファイル	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム・ハイト	フロント & リア　30 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム幅	26.5 mm	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
インナー・リム幅	19 mm	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限 (ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR

* DRP Kit付属



WIND 55 DB

WIND 40C *NEW*

オールラウンド・ミディアム・プロファイル
UDカーボン・フィニッシュ
AC3™ ブレーキ面



テクノロジー

RDB - ダイナミック・バランス™ /DSRC™ - リム・スポーク・カップリング / アンチ・ローテーション・システム™ / F.I.C.フルクラム・IDカード - 100% ハンドメイド・クオリティ /トレーサビリティ /AC3™ - オールコンディション・カーボン・コントロール





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™(クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	QR
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	QR
用途	ロード/ トライアスロン	フロント・ホイール　スポーク	18 本、左側 9 本 – 右側 9 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本 – 右側 14 本
重量	1555 g	スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	カーボン	スポーク: プロファイル・テクノロジー	エアロ、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、UD - カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製・フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　40 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・オーバーサイズフランジ
リム幅	24.2 mm	ベアリング	スチール、カートリッジベアリング
インナー・リム幅	ETRTO 17C	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	3K カーボン・ファイバー・ブレーキ面、AC3™	FWB　バージョン	G 11、カンパニョーロ、オプション:XDR

WIND 40 DB *NEW*

2-WAY FIT™ チューブレス・プロファイル
空力効率のためのワイドプロファイル
1620 G



テクノロジー

2-ウェイ・フィット/ RDB - ダイナミック・バランス™ /DSRC™ - リム・スポーク・カップリング /MOMAG™ / アンチ・ローテーション・システム™ / F.I.C.フルクラム・IDカード - 100%ハンドメイド・クオリティ /トレーサビリティ /AFS・アクスル・システム™/フル・リム・カーボン・テクノロジー/ ワイド・リム・テック/ アンドリルド・カーボン・リムベッド/ ディスク用リム





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™(クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	ロード/トライアスロン	フロント・ホイール　スポーク	24 本、左側 16 本 – 右側8 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	24 本、、左側 8 本 – 右側 16 本
重量	1620 g	スポーク：マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	カーボン	スポーク：プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、UD - カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製・フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　40 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・フランジ
リム幅	27 mm	ベアリング	スチール、カートリッジベアリング
インナー・リム幅	19 mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR

WIND 55 DB *NEW*

2-WAY FIT™ チューブレス・プロファイル
空力効率のためのワイドプロファイル
1680 G



テクノロジー

2-ウェイ・フィット/ RDB - ダイナミック・バランス™ /DSRC™ - リム・スポーク・カップリング /MOMAG™ / アンチ・ローテーション・システム™ / F.I.C.フルクラム・IDカード - 100%ハンドメイド・クオリティ /トレーサビリティ /AFS・アクスル・システム™/フル・リム・カーボン・テクノロジー/ ワイド・リム・テック/ アンドリルド・カーボン・リムベッド/ ディスク用リム

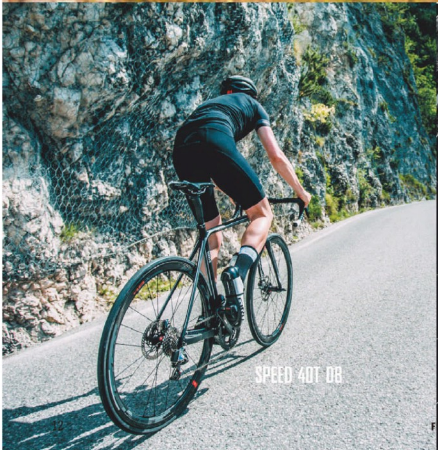




タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™(クリンチャー/ チューブレス)	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	ロード/ トライアスロン	フロント・ホイール　スポーク	24本、左側 16本 – 右側8 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	24本、、左側 8 本 – 右側 16 本
重量	1680 g	スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	カーボン	スポーク: プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、UD - カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ハイ・プロファイル	フロント・ハブ	アルミ製、アルミ製・フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　55 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製・フランジ
リム幅	27 mm	ベアリング	スチール、カートリッジベアリング
インナー・リム幅	19 mm	その他	アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限 (ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR



SPEED 55T DB



SPEED 40T DB



SPEED 55C

SPEED 40T DB

DB 用ミディアム・プロファイル
CULT™ セラミック・ベアリング
1320 G のレーシング・スペック







テクノロジー

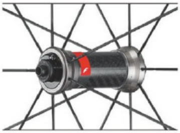
フルクラム　カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™ / ディスク専用リム/ アンチ・ローテーション・システム™ / CULT™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / DB2:1 ツー・トゥー・ワン™ / ディスク用モノブロック・ハブ/ カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ/ AFS™

タイヤ・タイプ / サイズ	チューブラー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™
用途	ロード/ トライアスロン	フロント/ リア・アクスルの適合性	HH 12 - 100/ HH 12 - 142
ASTM カテゴリー	2	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド/ ラウンド・ストレートプル
重量	1320 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	フル・カーボン、ツイル・カーボン・ファイバー・フィニッシュ	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	ベアリング	CULT™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・40 mm、26.5mm、19 mm	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション：XDR

SPEED 40C

オールラウンド・ミディアム・プロファイル
ツイル・カーボン・ファイバー
USB™ セラミック・ベアリング







テクノロジー

フルクラム　カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ AC3™ / MO - MAG™ / アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™ / アンチ・ローテーション・システム™ / USB™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ

タイヤ・タイプ / サイズ	クリンチャー / 28"	ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ツイル・カーボン・ファイバー、ブレーキ面AC 3™処理
用途	ロード/ トライアスロン	フロント/ リア・アクスルの適合性	前後QR
ASTM カテゴリー	1	スポーク: マテリアル / プロファイル・テクノロジー	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド/ エアロ・ストレートプル
重量	1400 g	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム・マテリアル/ 詳細	フル・カーボン、ツイル・カーボン・ファイバー・フィニッシュ	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
リム・ハイト/ リム幅	フロント& リア・40 mm、24.2 mm、ETRTO 17C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

SPEED 40 DB *NEW*

2-WAY FIT™ チューブレス・ワイドプロファイル USB™ セラミックベアリング 1470 G

ROAD



テクノロジー

2-ウェイ・フィット/ RDB - ダイナミック・バランス™ / USB™-セラミック・ウルトラ・スムーズ・ベアリング/DB・2:1・ツー・トゥー・ワン™/ DSRC™ - リム・スポーク・カップリング/ MOMAG™ / アンチ・ローテーション・システム™ / トレーサビリティ/ AFS・アクスル・システム™/フル・リム・カーボン・テクノロジー/ ワイド・リム・テック/ アンドリルド・カーボン・リムベッド/ カップ&コーン/ ディスク用リム/ カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ/ ディスク用モノ・ブロック・ハブ





タイヤ・タイプ	2 - ウェイ・フィット™(クリンチャー/ チューブレス)
タイヤ・サイズ	28"
用途	ロード/トライアスロン
ASTM カテゴリー	2
重量	1470 g
リム・マテリアル	カーボン
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、ツィル・カーボン・ファイバー・フィニッシュ
ハイトのプロファイル	ミディアム・プロファイル
リム・ハイト	フロント & リア 40 mm
リム幅	26.5 mm
インナー・リム幅	19 mm
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™

フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100
リア・アクスルの適合性	HH 12 – 142
フロント・ホイール スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 14 本 – 右側 7 本
リア・ホイール スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本 – 右側 14 本
スポーク:マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
スポーク:プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
ニップル	アルミ製
フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
その他	プラズマ電解酸化処理 HG FW ボディー、アルミ製アクスル
重量制限(ライダー)	109 kg
FWB バージョン	HG 11、カンパニョーロ、XDR

SPEED 55C

ハイ・プロファイル 55 MM
ツイル・カーボン・ファイバー
USB™ セラミック・ベアリング

ROAD



テクノロジー

フル・リム・カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ AC3™ / MO - MAG™ / アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™ / アンチ・ローテーション・システム™ / USB™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ





タイヤ・タイプ	クリンチャー	フロント・アクスルの適合性	QR
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	QR
用途	ロード/トライアスロン	フロント・ホイール　スポーク	18本、左側9本- 右側9本
ASTM カテゴリー	1	リア・ホイール　スポーク	21本、ツー・トゥー・ワン™、左側7本- 右側14本
重量	1480 g	スポーク：マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	カーボン	スポーク：プロファイル・テクノロジー	エアロ、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、ツイル・カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ハイ・プロファイル	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製フランジ
リム・ハイト	フロント&リア　55 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム幅	24.2 mm	ベアリング	USB™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
インナー・リム幅	ETRTO 17 C	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	リム・ブレーキ	重量制限（ライダー）	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	ツイル・カーボン・ファイバー・ブレーキ面 AC 3™ 処理	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ

ROAD

SPEED 55T DB

DB 用エアロ・プロファイル
1395 G
CULT™セラミック・ベアリング



テクノロジー

フル・リム・カーボン・テクノロジー/ RDB - ダイナミック・バランス™ / ワイド・ロード・リム・テクノロジー/ MO - MAG™ / アンドリルド・カーボン・リムベッド/ DSRC™ / ディスク専用リム/ アンチ・ローテーション・システム™ / CULT™ / カップ&コーン/ ツー・トゥー・ワン™ / DB2:1 ツー・トゥー・ワン™ / ディスク用モノブロック・ハブ/ カーボン・ハブ/ プラズマ・フリー・ハブ/ オーバーサイズ・フランジ/ AFS™





タイヤ・タイプ	チューブラー	フロント・アクスルの適合性	HH 12 - 100
タイヤ・サイズ	28"	リア・アクスルの適合性	HH 12 - 142
用途	ロード/トライアスロン	フロント・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 14 本- 右側 7 本
ASTM カテゴリー	2	リア・ホイール　スポーク	21 本、ツー・トゥー・ワン™、左側 7 本- 右側 14 本
重量	1395 g	スポーク: マテリアル	ステンレス・スチール、ダブル・バテッド
リム・マテリアル	カーボン	スポーク: プロファイル・テクノロジー	ラウンド、ストレート・プル
リム・マテリアルの詳細	フル・カーボン、ツイル- カーボン・ファイバー・フィニッシュ	ニップル	アルミ製
ハイトのプロファイル	ハイ・プロファイル	フロント・ハブ	カーボン製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム・ハイト	フロント & リア　55 mm	リア・ハブ	アルミ製、アルミ製オーバーサイズ・フランジ
リム幅	26. 5 mm	ベアリング	CULT™ セラミック、カップ&コーン式ベアリング・システム
インナー・リム幅	/	その他	プラズマ電解酸化処理HG FW ボディー、アルミ製アクスル
ブレーキ・システム	ディスク・ブレーキ	重量制限(ライダー)	109 kg
ブレーキ面/ ブレーキ・オプション	AFS™	FWB　バージョン	HG 11、カンパニョーロ、オプション: XDR

	RIM	DISC
RACING 3	 CLINCHER RACING 3	 2-WAY FIT™ READY RACING 3 DB NEW
RACING 4	 CLINCHER RACING 4	 2-WAY FIT™ READY RACING 4 DB
RACING 5	 CLINCHER RACING 5	 2-WAY FIT™ READY RACING 5 DB
RACING 6	 CLINCHER RACING 6	 2-WAY FIT™ READY RACING 6 DB
RACING 7		 2-WAY FIT™ READY RACING 7 DB  2-WAY FIT™ READY RACING 7 DB 650B

ROAD OVERVIEW

ROAD

	RIM	DISC
SPEED	 CLINCHER SPEED 55C  CLINCHER SPEED 40C	 TUBOLAR SPEED 55T DB  TUBOLAR SPEED 40T DB  2-WAY FIT™ NEW SPEED 40 DB
WIND	 CLINCHER NEW WIND 40C	 2-WAY FIT™ NEW WIND 55 DB  2-WAY FIT™ NEW WIND 40 DB
RACING ZERO™	 CLINCHER RACING ZERO™ CARBON  2-WAY FIT™ RACING ZERO™ COMPETIZIONE  CLINCHER RACING ZERO™ NITE  CLINCHER RACING ZERO™	 2-WAY FIT™ RACING ZERO™ CARBON DB  2-WAY FIT™ NEW RACING ZERO™ DB





すべてのライダーは、その目的に合わせてホイールを選択することができます。フルクラム®のロード・レンジは、あらゆるコース・コンディションや用途、予算に応じたテクニカル・ソリューションを用意しています。プロフェッショナル・レベルのフル・カーボン・ホイールから、ハイ・パフォーマンスのアルミ製ラインまで、フルクラム® レンジは2つの重要な構成要素である、クオリティーとパフォーマンスをキーワードに、あなたにぴったりの選択を行うことができます。共通するふたつの特徴：

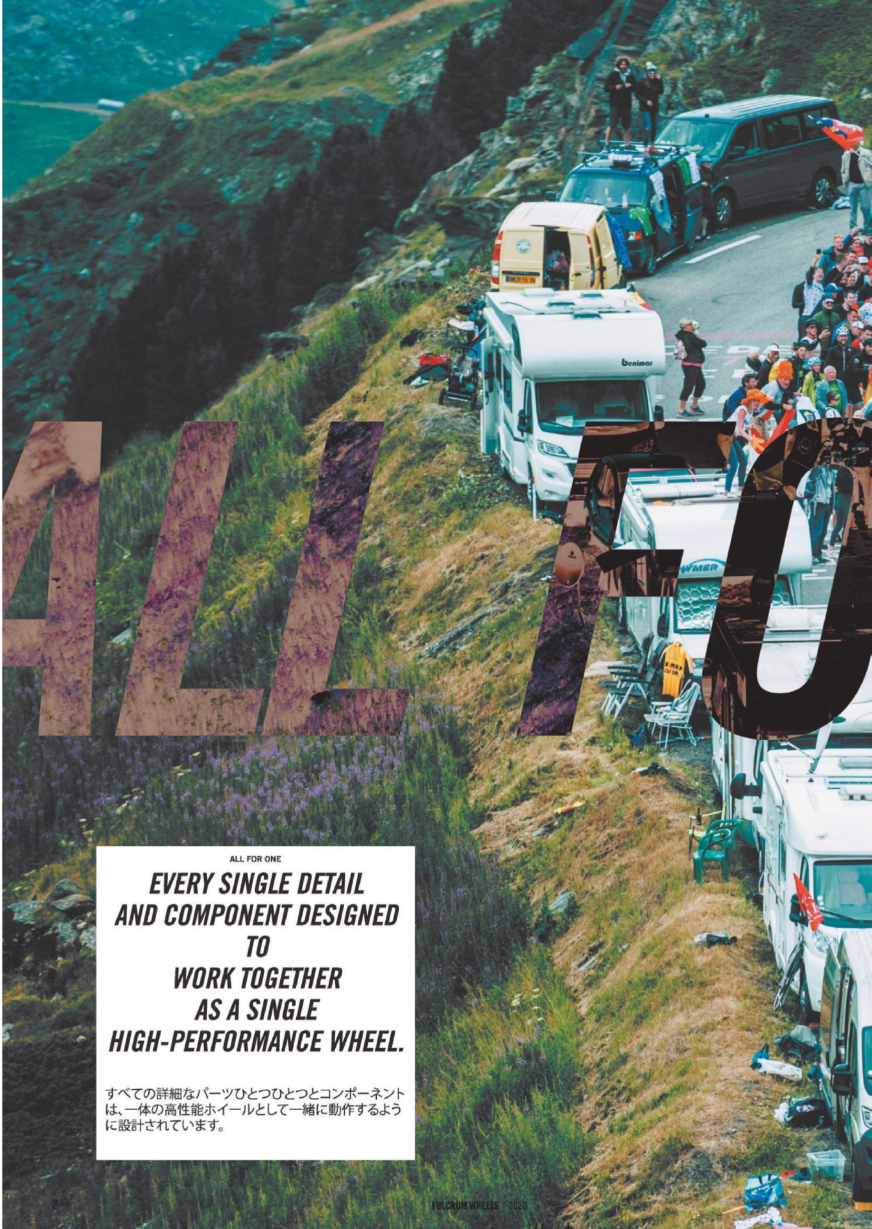
クオリティとパフォーマンス




ROAD



ROLLER TEAM
RAPIDO
LCL
carthago



ALL FOR ONE

EVERY SINGLE DETAIL AND COMPONENT DESIGNED TO WORK TOGETHER AS A SINGLE HIGH-PERFORMANCE WHEEL.

すべての詳細なパーツひとつひとつとコンポーネントは、一体の高性能ホイールとして一緒に動作するように設計されています。

INDEX









2020

FULCRUM WHEELS
2020

バイシクルクラブ２月号付録